



الجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبي

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي جامعة الحاج لخضر – باتنة 1-

كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية

الرقم التسلسلي:

رقم التسجيل: 082 /3 LMD/ PSY/2016

عنوان الأطروحة

المحددات المعرفية والانفعالية لدى السائق الشاب المخاطر

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث (LMD)

تخصص علم النفس المخاطرة وتطبيقات الارغونوميا

إعداد الباحث: بن منصور نصر الدين

إشراف الأستاذة: أ. د راجية بن على

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
حنيفة صالحي	أستاذ	جامعة باتنة 1	رئيسا
راجية بن على	أستاذ	جامعة باتنة 1	مشرفا ومقررا
برغوثي توفيق	أستاذ محاضر أ	مركز بحث الأغواط	عضو مناقش
عزوز أسمهان	أستاذ محاضر أ	جامعة باتنة 1	عضو مناقش
جعفر صباح	أستاذ محاضر أ	جامعة بسكرة	عضو مناقش

السنة الجامعية 2023/2022





الجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبي

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي جامعة الحاج لخضر – باتنة 1-

كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية

الرقم التسلسلي:

رقم التسجيل: 082 /3 LMD/ PSY/2016

عنوان الأطروحة

المحددات المعرفية والانفعالية لدى السائق الشاب المخاطر

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه الطور الثالث (LMD)

تخصص علم النفس المخاطرة وتطبيقات الارغونوميا

إعداد الباحث: **بن منصور نصر الدين**

إشراف الأستاذة: **أ. د راجية بن على**

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
حنيفة صالحي	أستاذ	جامعة باتنة 1	رئيسا
راجية بن على	أستاذ	جامعة باتنة 1	مشرفا ومقررا
برغوثي توفيق	أستاذ محاضر أ	مركز بحث الأغواط	عضو مناقش
عزوز أسمهان	أستاذ محاضر أ	جامعة باتنة 1	عضو مناقش
جعفر صباح	أستاذ محاضر أ	جامعة بسكرة	عضو مناقش

السنة الجامعية 2023/2022

شكر وتقدير

أتقدم بجزيل الشكر والامتنان لأستاذتي الكريمة أ. د راجية بن على لما منحته لي من وقت وجهد وتوجيه وإرشاد وتشجيع. كذلك أتقدم بالشكر لأبي وأمي وزوجتي وأبنائي.

شكرا إلى أساتذتي الكرام أ.د رحال غربي محمد الهادي و أ.د صالحي حنيفة، وكل أساتذتي في قسم علم النفس.

وأخيرا أقدم جزيل الشكر لكل من وثق بي، وساعدني لإتمام هذا العمل من قريب أو من بعيد، ولو بكلمة طيبة.

شكرا لكم جميعا.

ملخص الدراسة

هدفت الدراسة الحالية إلى تحديد بعض السمات المعرفية الانفعالية التي تميز السائق الشاب المخاطر، والكشف عن الفروق فيها بين المخاطرين وغير المخاطرين، ثم البحث عن قدرتها التنبؤية بسلوك السياقة الخطر لدى الشباب. ولهذا الغرض اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي، حيث تم جمع البيانات بالاعتماد على مؤشر دولا للسياقة الخطرة (3DI) لقياس مستوى المخاطرة في السياقة لدى السائقين الشباب والتمييز بين عينة المخاطرين وغير المخاطرين؛ مقياس الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة لميسون 2010 لتحديد الأسلوب المعرفي السائد لدى السائقين، مؤشر الأسلوب المعرفي (CoSI) لـ Cools & Broeck (2007) لتحديد الاسلوب المعرفي السائد المستخدم في معالجة المعلومات (المبتكر/ المخطط/ العالم)؛ وسلم الانفعالات الفارقية النسخة الرابعة (EED–IV) لـ Izard C. et al (1993) لتحديد السمات والانماط الانفعالية التي يتميز بها السائقون.

طبقت هذه الأدوات على عينة عرضية من السائقين الشباب من مختلف الولايات الجزائرية، وبعد الفرز تم الحصول على عينة مكونة من 43 سائقا شابا مخاطرا، بمتوسط عمر 28.89 سنة، و323 سائقا شابا غير مخاطر، بمتوسط عمر 29.55 سنة. المعالجة الاحصائية كشفت أن السائق الشاب المخاطر يتسم معرفيا بالتصلب ونقص التخطيط، أما انفعاليا فإنه يتسم بالغضب والحزن والازدراء، وانه توجد فروق دالة احصائيا في الكثير من السمات المقاسة بين المخاطرين وغير المخاطرين؛ كما توصلت الى انه يمكن التنبؤ بنسبة 14.8% بسلوك السياقة الخطر لدى الشباب وهذا بالاعتماد على سمات الازدراء والفرح والأسلوب المعرفي المتصلب والمبتكر

Summary

The present study aimed to determine some of the emotional cognitive caracteristics that distinct the risky young driver, and to detect the differences between the risky and non-risky in thous variables, and then search for its predictive ability to the manner of dangerous driving of youth. For this aim, the survey based on the descriptive approach, in wich data have been collected depend on: The Doula Dangerous Driving Index (3DI) to measure the level of risky driving among young drivers and to distinguish between risky and non-risky sample; The maysoun (2010) Cognitive Style Scale regidity/Flexibility, to determine the predominant cognitive style of drivers; Cools & Broeck's Cognitive Style Index (CoSI) (2007) to determine the predominant cognitive style used to process information (knowing/plaining/crating); Differential Emotions Edition IV (EED-IV) by Izard C. et al (1993) to identify the emotional traits and patterns of drivers.

These instruments were implemented on a sample of young drivers from different cities (wilaya) in Algerian. After calculating, the data showed that of 43 risky young drivers, with an average age of 28.89 years, and 323 non-risk drivers, with an average age of 29.55 years ; also the treated Statistics showed that the risky young driver is characterized by rigidity and lack of planning, while emotionally he is characterized by anger, sadness and contempt, and there are many differant measured traits between risky and non-risky; It also found that we can predict of 14.8% young risky driver based on joy, contempt, cognitive style regidity/Flexibility an creating style.

Résumé

La présente étude vise à déterminer certaines caractéristiques cognitives et émotionnelles spécifiques au jeune conducteur à risque, et à révéler les différences entre les conducteurs à risque et les conducteurs sans risque. Ensuite déterminer la capacité prédictive de ces variables cognitivo-emotionelle pour la conduite à risque chez les jeunes.

À cette fin, l'étude s'est appuyée sur l'approche descriptive, où les données ont été collectées sur la base de: l'index de conduite dangereuse de Doula (3DI) pour détecter le jeune conducteur a risque et pouvoir distinguer entre les jeunes à risque et ceux non à risque ; l'échelle du style Cognitif rigidité/Flexibility de Maysoun (2010) pour déterminer le style cognitif prédominant chez les conducteurs, le Cognitive Style Index (CoSI) de Cools & Broeck (2007) pour déterminer le style cognitif prédominant utilisé pour le traitement d'informations (création/planification/connaissance); Differential Emotions Edition IV (EED-IV) a été conçu par Izard C. et al (1993) pour identifier les traits et les schémas émotionnels des conducteurs.

Ces outils ont été appliqués à un échantillon de jeunes conducteurs de différentes wilaya algériennes. Après triage, un échantillon a été obtenu de 43 jeunes conducteurs à risque, avec un âge moyen de 28,89 ans, et 323 conducteurs jeunes non à risque, avec un âge moyen de 29,55 ans. Le traitement statistique a révélé que le jeune conducteur à risque est caractérisé sur le plan cognitif par la rigidité et le manque de planification, tandis qu'il est caractérisé émotionnellement par la colère, la tristesse et le mépris, et qu'il existe des différences statistiquement significatives dans de nombreux traits mesurés entre à risque et sans risque ; Il a également révélé que 14,8% peuvent prédire un comportement de conduite dangereux chez les jeunes, sur la base de traits de mépris, de joie et d'un style cognitif rigide et innovant

فهرس المحتويات

الجانب النظري

الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

الفصل الثاني: المحددات المعرفية وسلوك السياقة الخطر

الفصل الثالث: لمحددات الانفعالية وسلوك السياقة الخطر

الفصل الرابع: السائق الشاب المخاطر

الجانب الميداني

الفصل الخامس: إجراءات الدراسة الميدانية

الفصل السادس: عرض ومناقشة نتائج الدراسة

قائمة الجداول

قائمة الأشكال

مقدمة

مقدمة:

تعرف السياقة الخطرة على أنها عملية التحكم بمركبة ذات محرك بطريقة غير قانونية أو غير آمنة، وذلك بشكل قد يسبب الأذى أو الإصابات (Sommers, 2005). & Corte. وقد يكون هذا السلوك غير مقصود في شكل اخطاء أو هفوات، كما قد يكون مقصودا من خلال التجاوز المتعمد لقوانين المرور. وتعتبر فئة الشباب من أكثر الفئات انخراطا في هذا النوع من السلوكيات المقصودة، ويرجع ذلك أساسا إلى اعتبارات عدة منها ما هو متعلق بتحقيق النضج الاجتماعي وتحقيق الذات، ومنها ما قد يكون متعلق بسمات وخصائص شخصية معينة.

ونظرا للخسائر البشرية الكبيرة التي تتكبدها وتسببها هذه الفئة العمرية من المجتمع نتيجة لسياقتها التي تتميز مقارنة بغيرها من الفئات –وفق الاحصائيات والدراسات– بكونها خطرة، فلقد حاول المتخصصون في العديد من المجالات اقتراح حلول للتقليل من ظاهرة المخاطرة المرورية عند الشباب، وهذا بهدف خفض الحوادث المرورية وتبعاتها الثقيلة. يعتبر الأخصائيون في علم النفس المرور Traffic psychology وعلم النفس المخاطرة من أكثر المهتمين بهذا المجال، فهو فرع من علم النفس العام، يهتم بدراسة السلوك الإنساني لمستعملي الطريق، وكذلك محاولة تفسير وتحليل وفهم سلوك مستعملي الطريق بالاعتماد على المعارف والنظريات النفسية، بهدف المساهمة في تغيير السلوك وتحسين الحركية المرورية من خلال فهم الدوافع والأسباب.

ولقد اهتم الباحثون في هاذين التخصصين بالشباب المخاطر في السياقة، وهذا بالتركيز على بعض الخصائص والقدرات الشخصية كالعمليات المعرفية: الإدراك، الانتباه، الذاكرة، اتخاذ القرار.. . من منطلق أن مهمة السياقة مهمة معرفية بامتياز تحتاج لعمليات وقدرات معرفية معينة، وان أي خلل فيها يؤدي حتما لوضعيات خطرة. كما اهتمت الدراسات ايضا ببعض الحالات الانفعالية التي تؤثر على سلوكيات السائقين كالغضب، الفرح والخوف، وهذا لقدرتها على إحداث تشوهات في العمليات المعرفية من جهة، ولقدرتها على خلق دوافع جديدة لدى السائق نحو سلوكيات هدفها تكيفي من جهة أخرى. لكن هذه السلوكيات قد تكون مشَكِّلَة لوضعيات مرورية تتسم بالخطر.

إن الدراسات التي تهتم بهذا النوع من المتغيرات المتعلقة بالعمليات المعرفية والحالات الانفعالية تتيح للباحثين فهما أكثر تعمقا ودقة للأسباب والميكانيزمات النفسية المؤدية لسلوكيات المخاطرة لدى

الشباب، لكنها لا تظهر الفروق بين المخاطرين وغير المخاطرين في السياقة. لذلك ركزت بعض الدراسات الاخرى المعتمدة على علم النفس الفارقي على بعض المتغيرات المتعلقة بالشخصية كالعصابية والاندفاعية وكذلك بعض السمات الانفعالية كالغضب والحزن والقلق والبحث عن المتعة وغيرها، والتي أثبتت قدرتها في التعرف على السائقين المخاطرين من خلال التعرف على بعض الخصائص من الشخصية التي تميزهم عن غير المخاطرين، وحتى التنبؤ بالسائق المخاطر وغير المخاطر.

ويعتبر الكشف عن المتغيرات المتعلقة بالشخصية في الدراسات المرتبطة بالمخاطرة في السياقة عاملا مساهما في مرحلة التعرف على السائق الشاب المخاطر، وهذا ما قد يعتبر خطوة إلى الأمام نحو المساهمة في تحقيق السلامة المرورية. ومن السمات المعرفية والانفعالية المفسرة للفوارق في السلوك البشري عموما، والتي يمكن الاعتماد عليها في الدراسات المرورية للتعرف على الشباب المخاطرين وتحديد الفوارق في سلوك السياقة الخطر عند الشباب، نجد الأساليب المعرفية والسمات والأنماط الانفعالية. إذ تعتبر الأساليب المعرفية والسمات والأنماط الانفعالية متغيرات مميزة وثابتة نسبيا عند الأفراد، ويمكنها ان تكون محددا قادرا على تصنيف الشاب المخاطر في السياقة من غيره.

انطلاقا من هنا جاءت دراستنا هذه والتي تهدف للكشف عن بعض السمات المعرفية والانفعالية لدى السائق الشاب المخاطر، على اعتبار ان هذه السمات قد تكون كمحددات لسلوك السياقة الخطر، وقد تسمح حتى بالتنبؤ به. ولهذا فقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي لتحديد بعض هذه السمات (من منطلق اننا لا نستطيع الكشف عنها كلها في دراسة واحدة)، وفحص الفروق بين المخاطرين وغير المخاطرين فيها، ومحاولة الكشف عن قدرتها التنبئية بسلوك السياقة الخطر.

وقد جاء اختيارنا للأساليب المعرفية كمحددات معرفية للسلوك من منطلق أنها أنماط مفضلة وثابتة نسبيا في طريقة معالجة البيانات الواردة وكذلك في السلوك. واعتمدنا في هذه الدراسة على أسلوبين معرفيين افترضنا أن لهما دورا كبيرا في مهمة السياقة، وهما: الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة وهو أسلوب ذو بعدين، وكذلك أسلوب (العالم، المخطط، المبتكر) ذو الأبعاد الثلاثة. أما بالنسبة للمحددات الانفعالية فلقد تبنينا نظرية الانفعالات الفارقية لايزاد Izard (1977) وذلك لأنها تتناول الانفعالات لدى الافراد كسمة، وكذا لأنها تعتمد على شريحة واسعة من الانفعالات (12 انفعالا)، والتي من خلالها يمكننا تحديد السمات والأنماط الانفعالية المميزة للسائق الشاب المخاطر عن الشاب غير المخاطر بطريقة أكثر دقة.

ولبلوغ الاهداف المسطرة قسمت هذه الدراسة إلى جانبين، جانب نظري جاء فيه أربعة فصول، فصل متعلق بالإطار العام للدراسة؛ وفصول ثلاثة تطرقنا فيها لمتغيرات الدراسة كما وردت في التراث النظري. أما الجانب الثاني فقد خصص للدراسة الميدانية حيث قمنا بتقسيمه لفصلين: الفصل الخامس خاص بإجراءات الدراسة الميدانية، عرضنا فيه كل ما يتعلق بالأدوات المستعملة لقياس متغيرات الدراسة، ومختلف خطوات وإجراءات الدراسة؛ وفصل أخير لعرض ومناقشة النتائج المتحصل عليها لنختم بخاتمة وبعض المقترحات ثم قائمة المراجع فالملاحق. .

الجانب النظري

الفصل الأول:

الإطار العام للدراسة

1- إشكالية الدراسة
2- أهداف الدراسة
3- أهمية الدراسة
4- الدراسات السابقة
5- التعريف الإجرائي لمتغيرات الدراسة
6- فرضيات الدراسة

1-إشكالية الدراسة:

تعتبر حوادث المرور السبب الأول والرئيسي لوفيات الشباب في العالم وهذا وفقا لتقرير منظمة الصحة العالمية (2021) Organisation Mondial de la Sante OMS، والذي جاء فيه ان عدد الوفيات بلغ 115 ألف حالة سنة 2019. ورغم تراجع عدد الحوادث وضحاياها خلال فترة الجائحة[1]، الا ان فئة الشباب بقيت على رأس الاحصائيات الخاصة بحوادث المرور كمسببين وضحايا في نفس الوقت. اذ بلغت نسبة وفيات الشباب من 16 إلى 34 سنة نتيجة حوادث المرور في USA أمريكا بين سنتي 2020 و2021 أكثر من 17%. (National Highway Traffic Safety [NHTSA], 2022) Administration

ورغم انخفاض نسبة وفيات الحوادث عموما في أوربا خلال نفس المرحلة لدى كل الشرائح العمرية، الا انها بقيت مرتفعة لدى فئة الشباب حيث سجلت انخفاضا بـ 18% فقط من عدد الوفيات، وهي النسبة الاقل انخفاضا مقارنة بباقي الفئات العمرية. (International Transport Form [IFT], 2021)

ولا تشذ الجزائر عن هذه الإحصائيات العالمية، ففي سنة 2020 (اثناء الجائحة) تم تسجيل 2844 وفاة بسبب حوادث المرور، بنسبة انخفاض قدرت بـ 13.16 % مقارنة بالسنة التي قبلها –وهي نسبة لم تشهدها الجزائر منذ سنة 1975 وهذا نتيجة لإجراءات التصدي للجائحة. (وكالة الانباء الجزائرية[و.أ.ج]، 2020)

وتعتبر فئة الشباب الأقل من 29 سنة الفئة الأكثر تضررا بالنسبة لعدد الوفيات الكلي، حيث تم تسجيل وفاة 1191 شابا بسبب الحوادث المرورية في نفس السنة، وهذا يعادل نسبة 41.88% من مجمل الضحايا. (مصطفى، 2021)[2]

هذه الاحصائيات العالمية والوطنية حول تورط الشباب في حوادث المرور كمسببين وضحايا جعلت المهتمين بالمجال المروري يعتبرون سياقة الشباب اشكال يجب الاهتمام به، وتضعنا كسيكولوجيين امام

1- وفقا للتقرير السنوي للسلامة المرورية لسنة 2020 والذي سجل انخفاضا في عدد وفيات حوادث المرور مقارنة بمتوسط الوفيات في سنوات 2017-2018-2019 ليصل إلى -37% في الأرجنتين وفي إيطاليا -27% والسويد -23% لتنخفض النسبة حتى -3.1 في فنلندا (ITF, 2021, p. 53).

2- في إحصائيات أقدم صادرة عن المركز الوطني للوقاية وأمن الطرقات سنة 2014 مثلت نسبة الشباب بين 18 و39 سنة 64.07 % من المتورطين في وقوع حوادث المرور.

ظاهرة تحتاج للدراسة ولطرح العديد من التساؤلات حول ماهية هذه المرحلة، وما يميزها من خصائص ومحددات تجعل سلوك سياقة فيها يتسم بالمخاطرة.

المتعارف عليه في التراث النظري حول مرحلة الشباب هي انها مرحلة في حياة الإنسان تتميز بالقوة والحيوية، يكتمل فيها النمو الجسدي والعقلي والانفعالي والاجتماعي. ويرى أبو النصر (2019) و Olson et al (2015) انها مرحلة تهدف لإتمام نوعين من النضج: الداخلي والخارجي؛ فالداخلي يعتبر استمرارية للبلوغ العصبي والهرموني وللنضج الانفعالي والعقلي والمعرفي والذي يتم بوتيرة أكثر تباطؤا وأقل بروزا بعد المراهقة؛ اما النضج الخارجي فيتعلق أكثر شيء بالنضج الاجتماعي، والذي يكون أكثر بروزا في هذه المرحلة ويتمظهر من خلال العمل على التحرر من قيود الأسرة، الاستقلال المادي، تكوين أسرة، انشاء منزل...إلخ (Roudet, 2012, p. 3).

وتعتبر مهمة السياقة، انطلاقا مما سبق مؤشرا بالنسبة للشاب لإبراز نضجه الاجتماعي وتحقيق الاستقلالية والمكانة الاجتماعية، وذلك باعتباره أول قبول رسمي وقانوني في عالم الراشدين. فتحصل الشاب على رخصة السياقة وتمكنه من السياقة واستخدام السيارة في المجال العام يعطي له إحساسا بأنه راشد، وانه قادر على تحمل المسؤولية إزاء نفسه وإزاء غيره من مستعملي الطريق، وكذا تحقيق ذاته في فضاء الطريق. ووفقا لـ Dubois (2004) تعتبر السياقة بمثابة دعم وانطلاقة للذات المراد اكتسابها. ويرى أيضا simonnet– pervanchon (1990) ان السياقة بالنسبة للشاب تعتبر مفتاحا للمشاركة الاجتماعية والاحتكاك بعالم الراشدين مباشرة ومنافستهم وإثبات لوجوده بينهم (cité dans Dubois, 2004, p. 264). غير أن سعي الشباب الملح لتحقيق ذواتهم وأهدافهم في الوسط المروري المتميز بالدينامية وبالتفاعل المستمر بين مختلف المكونات المادية والبشرية، قد يعتبر عاملا في ظهور سلوكيات السياقة الخطرة.

وبطبيعة الحال لا يمكننا وصف كل الشباب بالمخاطرين في مهمة السياقة أو بالمتسببين في الحوادث المرورية دون استثناء، فحسب Jonah (1986) لا يخاطر إلا نسبة قليلة جدا من السائقين، وقلة قليلة جدا منهم ذوي سلوكيات مخاطرة متكررة وهذه القلة هي ما يشكل الأغلبية المتسببة في الحوادث المرورية. ولعل هذا ما جعل الدراسات والابحاث السيكولوجية في السنوات الاخيرة تتجه نحو الكشف عن السمات والمحددات المميزة للسائقين المخاطرين. من هذه الدراسات نجد تلك التي اهتمت بالمتغيرات السوسيو ديموغرافية كدراسة Laggoun (2015) والتي خلصت إلى أن الشاب الجزائري المخاطر يكون ذكرا بنسبة 73%، دون عمل، ذو مستوى تعليمي منخفض إلى متوسط، ودراسة

Tanglai & al (2022) والتي لم تتوافق نتائجها مع نتائج دراسة العقون، لأنها خلصت إلى أن السائقين المخاطرين يعملون بمتوسط أيام عمل أكثر من غيرهم، كما يتميزون بمستوى تعليمي مرتفع. كما نجد الدراسات التي تؤكد على دور متغير الجنس في التنبؤ بسلوك السياقة الخطرة كدراسة Bachoo et al (2013) ودراسة Oltedal & Rundmo (2006) وغيرها التي خلصت لارتباط المخاطرة بالذكور. ايضا دراسات اهتمت بسمات الشخصية وأثبتت العلاقة القوية بين بعض السمات وسلوك السياقة الخطر كدراسة بوطبال(2014) حول العوامل الخمسة الكبرى كالمقبولية والضمير الحي والعصابية وأثرها الإيجابي على السائق في ارتكاب المخالفات وبالتالي الحوادث المرورية. ودراسة Machin & Sankey (2008) حول البحث عن المتعة والإيثار Altruism كسمة ودورهما الإيجابي وكذلك التنبئي في بروز سلوك المخاطرة، ودراسة بوظريفة وآخرون (2010)، Tanglai & al، (2006) Oltedal & Rundmo، (2018) Zicat & al.

والتي بينت العلاقة الموجبة بين سلوك السياقة الخطرة والبحث عن الإثارة، وكذلك دراسة (2013) Bachoo et al والتي خلصت على ان السائق ذو الدرجات العالية في سمات كل من البحث عن المتعة أو الاندفاعية يكون إحصائيا أكثر معاشا للمخاطر ، ودراسة(2013) Yang & al، Tanglai & al (2022) حول الارتباط الموجب لسمة اللامعيارية والإيثار Altruism بسلوك المخاطرة.

جانب أخر من الشخصية أخذ بعين الاعتبار في الأبحاث المتعلقة بالمخاطرة المرورية، وهو الجانب الانفعالي، اين حاولت دراسات عديدة الكشف عن العلاقة بين الانفعالات كسمة والسياقة الخطرة، خاصة انفعالي الغضب والقلق. وقد توصلت دراسة (2013) Bachoo et al إلى ان السائقين ذوي الدرجات العالية في الغضب هم إحصائيا أكثر معاشا للمخاطرة؛ كما كشفت دراسات(2013) Yang et al، Oltledal & Randmo (2006)، (2022) Tanglai & al أن السائقين المخاطرين يتسمون بالغضب والقلق. وجاءت نتائج دراسة (2018) Zicat & al معاكسة لنتائج الدراسات السابقة، اذ توصلت لعدم وجود علاقة بين سمتي القلق والغضب وسلوك السياقة الخطر.

أما فيما يخص السمات المعرفية وارتباطها بسلوك المخاطرة عند السائق، فأغلب الدراسات حسب اطلاعنا اهتمت بالوظائف المعرفية ودورها في التأثير على سمات الشخصية وبالتالي سلوك السياقة، كدراسة بوظريفة وآخرون (2010) التي خلصت إلى وجود علاقة سالبة بين إدراك المخاطرة والبحث عن الإثارة وسلوك المخاطرة، ودراستي (2018) Zicat & al و (2022) Naranjan & al والتي أكدت

على الدور الوسيط للوظائف المعرفية في ظهور سلوك المخاطرة، ودراسة Klauer &al (2006) و Ulleberg & Rundmo (2003) حول تأثير بعض المهام المعرفية كالانتباه والإدراك في عملية السياقة، وكذلك دراسة بهلول (2019) والتي خلصت إلى انه يمكن التنبؤ بسلوك السياقة الخطر (السرعة، التجاوز) من خلال طريقة إدراك الفرد. وبالرغم من اهمية نتائج هذه الدراسات إلا أنها عموما ارتبطت بالميكانيزمات المؤدية لسلوك المخاطرة، ولم تهتم بالسمات المعرفية والتي قد تحدد الفروق وتساهم في التعرف على السائق الشاب المخاطر.

ان التمكن من الوصول لتحديد بروفيل للسائق الشاب المخاطر من خلال الكشف عن بعض سماته المعرفية والانفعالية سيساهم بشكل كبير في خفض مشكلة حوادث المرور، حيث سيمثل الكشف النفسي عن السائقين قبل الحصول على الرخصة والتكفل المتخصص بهم خطوة مهمة لتجنب كثير من السلوكيات الخطرة في الفضاء المروري. وانطلاقا من هنا وفي ظل شح الدراسات خاصة الوطنية –في حدود علمنا– التي تهتم بالسائق الشاب المخاطر، تأتي دراستنا هذه بهدف استكشاف بعض المحددات او السمات المعرفية والانفعالية لهذا السائق في البيئة المحلية. ونظرا لكثرة هذه السمات وتعددها، ولصعوبة الإحاطة بها جميعا في دراسة واحدة، فقد اخترنا دراسة بعض الأساليب المعرفية بالإضافة لبعض الانفعالات القاعدية.

وقد جاء خيارنا للكشف عن الاساليب المعرفية كمحددات لسلوك السياقة الخطر لدى الشباب، على اساس كونها أنماط مفضلة وثابتة نسبيا تعمل كوسائط بين المعلومات الواردة والسلوكيات. فالفروق بين الأفراد في سلوك السياقة تكون نتيجة للاختلافات في الأسلوب المفضل في معالجة المعلومات الواردة من البيئة المرورية وبذلك تتحدد طريقة إدراك السائق للوضعية المرورية، واتجاه سلوكه إن كان مخاطرا أم غير مخاطر. واخترنا من ضمن الاساليب المعرفية أسلوب التصلب في مقابل المرونة، وهو أسلوب ذو قطبين يعبر على مدى إدراك الفرد لمشتتات الانتباه والتناقضات الموجودة في مجال إدراكه. فذوي الأسلوب المعرفي المتصلب ونظرا للأنماط السلوكية الثابتة والمتصلبة المميزة لهم، فقد تكون أنماطهم المعرفية غير مناسبة لبعض الوضعيات المرورية فيتأثرون بمشتتات الانتباه وينزعجون من التناقضات الموجودة في مجال إدراكهم؛ عكس ذوي الأسلوب المعرفي المرن، والذين يتميزون بقدرتهم على التكيف وفحص كل البيانات المتعلقة بالوضعية المرورية بطريقة أكثر عقلانية مما يتيح لهم الوقت لاتخاذ قرارات أكثر أمنا وعقلانية، وذلك عكس ذوي الأسلوب المعرفي المتصلب. فالمرنون يكونون أقل انخراطا في سلوكيات المخاطرة أثناء السياقة من المتصلبين، وهذا ما تؤكده كذلك دراسة Rezaeei (2021).

وبما أن عملية السياقة عملية معرفية بامتياز تعتبر فيها معالجة المعلومات كحجر أساس، وللتعرف أكثر على بعض المحددات المعرفية الأخرى للسائق الشاب فلقد اخترنا ايضا أسلوبا ثانيا يهتم بطريقة المعالجة، وهو الأسلوب المعرفي (العالم، التخطيطي والابتكاري) والذي يتميز بكونه أسلوب ثلاثي الأبعاد، يبين الطريقة المفضلة لدى الفرد في معالجة المعلومات. فنجد مثلا ذوي الأسلوب **العالم** وهو أسلوب تحليلي يعتمدون على الحقائق والتفاصيل، فيما يميل ذوي أسلوب **المخطط** للتنظيم ويفضلون الطرق المتعارف عليها لحل مشكلاتهم، ويتميز ذوي الأسلوب **المبتكر** بالمرونة وبتحملهم للغموض، وقد تحدد هذه الاساليب المعتمدة في معالجة المعلومات اقدام السائق على السياقة الخطرة من غيره.

اما فيما يخص المحددات الانفعالية فسنحاول مقاربتها من خلال نظرية الانفعالات الفارقية، وهذا لأنها تناولت الانفعالات الفارقية كسمة، فأساس هذه النظرية هو تميز الانفعالات وتفردها وإمكانية التفرقة بينها، لأن كل منها متصل بنمط عصبي–عضلي متفرد، وظيفة تكيفية ودافع مميز لها. كما تؤكد هذه النظرية كذلك أنه في بداية حياة الفرد ونتيجة لمثيرات معينة تنتج استجابة انفعالية مفضلة مرتبطة بالمثير، وإن المعاش المتكرر لهذه الانفعالات ينتج استجابات سلوكية محددة. هذه الأخيرة وبتكرارها تصبح مرتبطة ببناءات معرفية– انفعالية والتي تصير فيما بعد جزءا ثابتا من الشخصية (سمات معرفية) تقوم بتحديد شخصية وسلوك الفرد (Fantini–Hauwel et al., 2014, p. 32). فالفرد أو السائق الذي عايش أو يعايش وبصورة مستمرة انفعال الغضب احتمال أن يتسم بانفعال الغضب والسلوكيات المصاحبة له يعتبر كبيرا. كما جاء اختيارنا لهذه النظرية ايضا لأنها تناولت أكثر من انفعال في نفس الوقت، فبالإضافة للانفعالات التي أثبتت دراسات عديدة ارتباطها بسلوكيات المخاطرة كانفعال الخوف كدراسة Carey & al (2013) والغضب كدراسة Karimi & al (2022) والخوف والغضب كراسة Lu & al (2013) نجدها كذلك تهتم بانفعالات أخرى كالاهتمام والفرح والاشمئزاز وغيرها.

مما سبق يمكننا القول إن الأساليب المعرفية والانفعالات الفارقية كسمات شخصية تعتبر من بين المتغيرات المهمة التي قد تساعدنا في التعرف على السائق الشاب المخاطر وتمييزه عن غيره من السائقين غير المخاطرين، ومنه جاءت دراستنا هذه والتي تسعى للإجابة على التساؤلات التالية:

1– ما هي المحددات (الاساليب) المعرفية التي يتميز بها السائق الشاب المخاطر؟

2– ماهي المحددات الانفعالية التي يتميز بها السائق الشاب المخاطر؟

3-هل توجد فروق ذات دلالة احصائية في المحددات المعرفية والانفعالية المتناولة في هذه الدراسة بين السائقين الشباب المخاطرين وغير المخاطرين؟

4-هل تنبئ المحددات المعرفية والانفعالية المتناولة في هذه الدراسة بسلوك السياقة الخطر لدى الشباب؟

2- أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة عموما إلى محاولة وضع بروفيل معرفي انفعالي للسائق الشاب المخاطر، وهذا من خلال التعرف على بعض الاساليب المعرفية والسمات الانفعالية لديه. وتتحدد أهدافها بشكل خاص فيما يلي:

- التعرف على بعض المحددات المعرفية والانفعالية التي تميز السائق الشاب المخاطر.
- الكشف عن الفروق في المحددات المعرفية والانفعالية بين السائقين الشباب المخاطرين وغير المخاطرين.
- الكشف عن بعض المحددات المعرفية والانفعالية التي تمكننا من التنبؤ بالسائق الشاب المخاطر.

3- أهمية الدراسة:

تأتي اهمية هذه الدراسة من اهمية المتغيرات المتناولة فيها، وتأثيرها بشكل او باخر على ما نعايشه في طرقاتنا كسائقين او كمستعملي الطريق بشكل عام. فالطريق كفضاء خاص بالتنقل، بمميزاته التي تفرض التقاسم، الاشتراك والدينامية أصبح اليوم يشكل مصدر خطر حقيقي على الافراد كما الدول. ويكفي الرجوع للإحصائيات المحلية والعالمية التي ترصد مختلف الخسائر الاقتصادية، الاجتماعية والبشرية؛ خاصة في الدول المتوسطة والضعيفة الدخل لندرك حجم الظاهرة، اذ وفقا لتقرير OMS, 2022 فان هذه البلدان تشهد 90% من الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية في العالم، رغم انها لا تحظى الا بنحو 45% من المركبات. ومن هنا فان الاهتمام بحوادث المرور بشكل علمي، بمحاولة تحليلها، وصفها والبحث في مسبباتها الفعلية ومحاولة ايجاد حلول لها وفق مقاربة متعددة تحوي التخصصات المرتبطة بالموضوع والتي من بينها السيكولوجية يعد امرا ضروريا. وكمختصين نرى ان علم النفس يعد مدخل رئيسي لفهم هذه الظاهرة.

كما تأتي اهمية هذه الدراسة من اهمية العينة التي تدرسها، اي من اهمية فئة الشباب الذي تعتبر الرأسمال الحقيقي للدول، لكنه رأسمال مهدور الى حد ما بالنظر الى انهم يعدون الفئة الاكثر ارتباطا بحوادث المرور كضحايا وكمسببين ايضا. فالإحصائيات في مختلف الدول -بما فيها الجزائر- تربط الحوادث

وسلوكيات هذه الفئة، سواء ما تعلق منها بالسرعة، بعدم احترام القانون، استهلاك العقاقير وغيرها من السلوكيات التي تصنف ضمن خانة سلوكيات المخاطرة. وهو ما دفعنا للاهتمام بهذه الشريحة بالذات وبمحاولة التعرف على بعض خصائصها التي قد تساعد فيما بعد –مع نتائج دراسات اخرى– على استخلاص بروفيل نفسي للسائق الشاب المخاطر.

نتائج هذه الدراسة قد تساعد ايضا المسؤولين عن المجال المروري بإعطائها تصورا يمكننا من التعرف على الشاب المخاطر من خلال بعض خصائصه المعرفية والانفعالية قبل الحيازة على رخصة السياقة واستخدام المركبة في المجال المروري. فالتعرف على هذه المحددات يعتبر مؤشرا قد يساعد في تحديد نوعية السائق المستقبلي (مخاطر أو غير مخاطر)، ما قد يفرض آليات تكوين وتكفل خاصا بهذه الشريحة للخفض من ظاهرة مخاطرة الشباب في المجال المروري. كما قد تمكن النتائج التي ستصل لها الدراسة المتخصصين بمختلف توجهاتهم اتخاذ إجراءات دقيقة وأكثر استهدافا لهذه الشريحة من المجتمع، كبناء برامج تربوية او تكوينية خاصة بهم أو حتى وضع حملات توعوية مناسبة.

هذا وتأتي ايضا أهمية هذه الدراسة من كونها اول دراسة جزائرية وعربية –وفق علمنا– تناولت مجموعة من السمات المعرفية والانفعالية معا، وحاولت الجمع بينها لدى فئة السائقين المخاطرين الشباب بهدف استخلاص محددات معرفية وانفعالية وفهم أعمق لشخصية السائق الشاب المخاطر وربما حتى التنبؤ بسلوك السياقة الخطر. مما قد يفتح المجال لدراسات أكثر متعلقة بالأساليب المعرفية وشريحة أوسع من السمات الانفعالية وبالخصوص في المجال المروري.

4- الدراسات السابقة:

تعتبر مرحلة الدراسات السابقة في البحث العلمي مرحلة مفتاحية تسمح ببلورة وتنظيم أفكار الباحث فيما يخص متغيرات دراسته والمنهجية المتبعة، وكذلك تزوده بجملة من المعلومات المساعدة لتفادي الأخطاء التي وقع فيها غيره. إلا ان الباحث قد يقع في مشكلة عدم إيجاد دراسات تبحث متغيرات بحثه معا وبالذات، لذلك يجب أن يتوجه إلى الدراسات القريبة من الموضوع المدروس (بوترعة ، 2017)، وهذا ما مميز هذه الدراسة. ففي حدود علمنا واطلاعنا وجدنا دراسة سابقة واحدة ربطت سلوك السياقة الخطر بأحد المتغيرات المعرفية المتناول في دراستنا الحالية وهو الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة وبانفعال واحد هو الغضب وهي دراسة Zhenhao & al (2021). لذا سنعرضها اولا، ثم سنقسم باقي الدراسات إلى

دراسات تناولت بعض السمات المعرفية ، ثم بعض السمات الانفعالية لدى المخاطرين بصفة عامة، ودراسات تناولت بعض خصائص الشاب السائق المخاطر .

4-1-دراسة (2021) Zhenhao & al :

بعنوان: سمة الغضب تسبب سلوك السياقة الخطر من خلال التاثير على الوظائف التنفيذية وإدراك على الخطر «Trait Anger Cause Risky Driving Behavior by Influencing Executive Function and Hazard Cognition»

بحثت هذه الدراسة عن كيفية تأثير سمة الغضب على سلوك السياقة الخطرة وذلك خلال الوظيفة التنفيذية Executive Fonction والتي تتكون من ثلاثة أبعاد وهي: الذاكرة العملية **updating** (working memory)، التحكم في الاندفاع **inhibition** (impulse control) وكذلك المرونة المعرفية (الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة)**shifting** (cognitive flexibility) . وهدفت الدراسة أولا للكشف عن العلاقات بين متغيرات الدراسة ثم تحليلها عن طريق الانحدار الهرمي المتعدد. تم اختيار العينة بطريقة قصدية، وتتكون من 302 سائقا، 170 سائقا ذكر، من الصين يتراوح السن بين 18 و45 سنة، تم انتقاؤهم بوضع بنود وهمية للتخلص من الاستمارات المفسدة والمكررة، وتم كذلك استبعاد السائقين ذوي الخبرة. تمت الدراسة عن طريق الأنترنت، حيث اعتمدت الدراسة على سلم سمة الغضب (TAS) Trait anger scale، مؤشر الوظيفة التنفيذية (EFI) Executive Function Index وسلم إدراك الخطر (HCS) Hazard Cognition Scale والذي يقيس الاتجاهات نحو سلوك السياقة الخطرة، متغير سلوك السياقة الخطرة Risky Driving Behavior والذي تم قياسه بالاعتماد على أداتين هما استبيان سلوك السائق (DBQ) Driver Behavior Questionnaire وكذلك التقرير الذاتي لعدم احترام قوانين المرور Self-reported traffic violation من طرف السائق (عدد الحوادث، عدد نقاط رخصة السياقة المتبقية). وتم تحليل النتائج عن طريق برنامج jamovi ولغة R. وجاءت النتائج:

- يتميز السائق المخاطر بسمة الغضب.
- السائق المخاطر يكون ذو أسلوب معرفي متصلب.
- متغير التحكم في الاندفاعات مرتبط سلبا بمؤشرات السياقة الخطرة (الأخطاء، الهفوات، المخالفات العادية، المخالفات المتعلقة بالعدوانية)،

- تأثير التخطيط الاستراتيجي (او المرونة المعرفية) من خلال تحليل المسار ينبئ سلبا بسلوك المخاطرة.
- التحليل المعمق للعلاقات بين متغيرات الدراسة أثبت أن التنبؤ بسلوك السياقة الخطرة ممكن من خلال سمة الغضب، وذلك بالتأثير المباشر لسمة الغضب على الوظائف التنفيذية الثلاث.

4-2-الدراسات التي تناولت المحددات المعرفية للمخاطر:

4-2-1- يحي باي (2013):

دراسة بعنوان: الملمح المعرفي للسائق الشاب دراسة لأسلوب التروي/ الاندفاع المروري عند عينة من الشباب. هدفت للتعرف على الاسلوب المعرفي السائد لدى عينة من السائقين الشباب وعلاقته بالتعرض لحوادث المرور، وكذلك التعرف على الفروق تبعا لمتغير الجنس في الأسلوب المعرفي المدروس. تكونت العينة من 62 شابا، 41 ذكر و21 أنثى تتراوح أعمارهم بين 18 و26 سنة بمتوسط حسابي بلغ 23.73 وانحراف معياري بلغ 2.09. واعتمدت الدراسة أداة مبنية من طرف الباحثة لقياس "الاندفاع /التروي الدقيق وغير الدقيق في الفضاء المروري". وخلصت إلى:

- أن السائقين الشباب عينة الدراسة يتميزون بأسلوب التروي غير الدقيق،
- انه لا توجد فروق بين الذكور والإناث في الأسلوب المعرفي الاندفاع/التروي في وضعيات السياقة.
- بالإضافة لعدم وجود فروق في الاسلوب المعرفي بين الشباب المتعرضين لحوادث المرور وغير المتعرضين. (يحي باي وآخرون، 2013)

4-2-2- دراسة Dewberry & al (2013):

دراسة بعنوان: كفاءة اتخاذ القرار في الحياة اليومية: أدوار الأساليب المعرفية وأساليب اتخاذ القرار والشخصية «Decision-making competence in everyday life: The roles of general cognitive styles, Decision-making styles and personality»

هدفت إلى التعرف على نوع التفاعل أو الأثر الناتج عن الأساليب المعرفية والشخصية في اتخاذ القرار. بلغت **عينة الدراسة** 355 فردا سنهم بين 18 و80 سنة في بريطانيا وزعت عليهم أدوات القياس عن طريق الأنترنت، والتي تمثلت في مؤشر الأساليب المعرفية"CoSI" ومقياس التجربة العقلانية القصير

ومقياس العوامل الخمسة في الشخصية المصغر، short Rational–Experiential Inventory ولقياس أساليب اتخاذ القرار استعمل استبيان أساليب اتخاذ القرار Decision Styles Questionnaire (DSQ)، ولقياس القدرات في اتخاذ القرار تم الاعتماد على مقياس مخرجات اتخاذ القرار Decision Outcome Inventory DOI. بعد جمع البيانات تمت دراسة العلاقة بين مختلف متغيرات الدراسة وكذلك الانحدار المتعدد الهرمي، وخلصت الدراسة إلى:

- ان الأساليب المعرفية (المبتكر، العالم، المخطط) لا تؤثر على أساليب اتخاذ القرار للتنبؤ بكفاءة اتخاذ القرار.

4-2-3- دراسة Tyagi & al (2017):

دراسة بعنوان: الجانب المحفوف بالمخاطر من الإبداع: المخاطرة الخاصة بالمجال لدى الأفراد المبتكرين «The Risky Side of Creativity: Domain Specific Risk Taking in Creative Individuals» .

هدفت الدراسة إلى استكشاف العلاقة بين سلوك المخاطرة بأنواعه (الصحة والسلامة، المالي، الترفيهي، الاجتماعي) والابتكار المقاس بأربع مقاييس مختلفة. وكانت العينة قصدية بعد توزيع ملصقات في الحرم الجامعي، حيث تقدم للدراسة 64 متطوعا جامعيا، 34 منهم أنثى بمتوسط عمر 23 سنة. اعتمدت الدراسة على سلم المخاطرة الخاصة بالمجال(**DOSPERT**) Domain Specific Risk Taking Scale، ولقياس الابتكار اعتمد الباحث على أربع أدوات وهي:

لقياس التفكير المبتكر باختبار الاستخدامات البديلة The alternate uses task (AUT) ولقياس التفكير المخطط واختبار التحكم في الارتباطات Remote associates واستبيان الإنجاز الإبداعي Creative Achievement Questionnaire وسلم الشخصية الإبداعية creative personality scale (CPS). كما طلب من العينة تقييم أنفسهم بالإجابة على السؤالين' إلى أي مدى تعتقد أنك مبتكر، وإلى أي مدى تعتقد أنك مخاطر'. واعتمد لتحليل البيانات على معامل الارتباط المتعدد، وخلصت الدراسة إلى:

- المخاطرة في المجال الاجتماعي ذات علاقة قوية بالشخصية ذات التفكير الابتكاري والتقييم الذاتي للابتكارية.
- المخاطرة الترفيهية ذات علاقة بالابتكار المادي فقط.

- يمكن التنبؤ بالمخاطرة الاجتماعية من خلال الشخصية الابتكارية فقط، اما مجالات المخاطرة الأخرى فلا يمكنها التنبؤ بها.
- لا توجد فروق بين الذكور والإناث في بعد الابتكارية.
- المخاطرة الصحية/الأمنية غير مرتبطة بالشخصية الابتكارية.

4-2-4- دراسة Shen & al (2018):

دراسة بعنوان: المخاطرة والإبداع: التفكير المتقارب ، ولكن غير المتشعب هو الأفضل لدى الأشخاص ذوي المخاطر المنخفضة «Risk–Taking and Creativity: Convergent, but Not Divergent Thinking Is Better in Low–Risk Takers»

هدفت الدراسة لمعرفة إن كان التفكير المتباعد "الابتكاري" أو التفكير المتقارب" المخطط له" منبئان عن سلوك المخاطرة عموما. وطبقت الدراسة على عينة تتكون من 127 فردا صينيا تتراوح أعمارهم بين بين 19 و28 سنة، 87 ذكر و40 أنثى، جامعيين، لا وجود لأمراض عصبية أو عقلية لديهم وجمعت العينة بطريقة كرة الثلج. ولقياس متغيرات الدراسة قام الباحثون بتطبيق مجموعة من المقاييس وهي: مؤشر تفضيلات المخاطرةThe risk–taking preference Index ، اختبار التحكم في الارتباطات (RAT) Remote Associates Test لقياس مستوى التفكير المتقارب(المخطط)، واختبار الاستخدامات البديلة The Alternative Uses Test لقياس مستوى التفكير المتباعد (المبتكر). وخلصت الدراسة إلى:

- وجود علاقة سالبة بين المخاطرة والتفكير المتقارب (المخطط)،
- لا توجد علاقة دالة إحصائيا بين المخاطرة والتفكير المتباعد (الابتكاري)،
- يمكن التنبؤ بالتفضيلات اتجاه المخاطرة بالاعتماد على نوع التفكير.

4-2-5- دراسة Rezaeei & al (2021):

دراسة بعنوان: الدور الوسيط للمرونة المعرفية في علاقتها بسمات الشخصية وسلوك السياقة «The Mediating Role of Cognitive Flexibility in Relation with Personality Traits and Driving Behavior»

دراسة من الدراسات الوصفية الارتباطية هدفت إلى الكشف عن دور المتغير الوسيط الأسلوب المعرفي (التصلب/المرونة) في العلاقة بين بعض سمات الشخصية كالعصابية NÉVROTISME

والانبساطيةExtraversion والمقبوليةAgreeableness ، يقظه الضمير Conscientiousness ، الانفتاح على الخبرة Openness to Experience وسلوك السياقة. اعتمدت هذه الدراسة على استبيان مانشستر لسلوك السياقة (driving behavior Manchester questionnaire (MDBQ، مقياس السمات الخمس المصغر (NEO five personality inventory (NEO–FFI، ومقياس المرونة المعرفية (cognitive flexibility Inventory (CFI. طبقت الدراسة على عينة تتكون من سائقي الشاحنات ذكور فقط متوسط العمر 47.18 والبالغ عددهم 210 فردا في طهران، تم انتقائهم بطريقة العينة العشوائية العنقودية. ولتحليل البيانات المجموعة تم الاعتماد على نمذجة المعادلة الهيكلية SEM وبرنامج Amosالنسخة 21 وSPSS النسخة 19. وخلصت الدراسة إلى:

- وجود علاقة ارتباطية موجبة بين سمة العصابية وسلوك السياقة الخطرة.
- توجد علاقة سالبة بين الانبساطية، المقبولية، يقظه الضمير مع سلوك السياقة الخطرة.
- يتميز السائق المخاطر بالأسلوب المعرفي المتصلب.
- السمات الشخصية والأسلوب المعرفي التصلب/المرونة تمكننا من التنبؤ بالسائق المخاطر.
- الانبساطيون ذوي الضمير اليقظ يتميزون بأسلوب معرفي مرن وهذا ما يتيح لهم فحص الوضعية المرورية وتنظيم المعلومات واختيار أحسن الحلول، وهم أقل الأفراد خرقا للقوانين.
- العصابيون أكثر مخاطرة في السياقة نظرا لأنهم من أصحاب الأسلوب المعرفي المتصلب.

4-3- دراسات تناولت المحددات الانفعالية:

4-3-1- دراسة (1997) Arnett & al:

بعنوان: القيادة المتهورة في فترة المراهقة: السمة والحالة كعوامل Reckless Driving In» Adolescence: ‘STATE’ AND ‘TRAIT’ FACTORS»

هدفت الدراسة إلى البحث عن العلاقة بين السياقة المتهورة مع كل من سمة البحث عن المتعة وسمة العدوانية لدى عينة تكون من 139 سائقا، منهم 72 أنثى تتراوح أعمارهم بين 17 و18 سنة. وتم جمع المعطيات اللازمة لهذه الدراسة بالاعتماد على مقياس سمة البحث عن المتعة (AISS)، سمة العدوانية بالاعتماد على مقياس كاليفورنيا النفسي (California Psychological Inventory (CPI أما السياقة المتهورة فلقد تم جمع المعلومات من خلال سجل يملأ من طرف السائقين لمدة 10 ايام. وجاءت أهم النتائج كالتالي:

- توجد علاقة موجبة بين السياقة المتهورة والبحث عن المتعة.
- توجد علاقة موجبة بين السياقة المتهورة والعدوانية.
- الذكور أكثر بحثا عن المتعة من الإناث.

4-3-2- دراسة Deffenbacher & al (2001):

الدراسة بعنوان: إرتباطات الغضب بالسياقة وإختبار نظرية السمة والحالة «Driving Anger correlates and a test of state-trait theory»

هدفت الدراسة إلى الكشف عن العلاقة بين سمة السياقة بغضب مع الوضعيات المختلفة، سلوكيات العدوانية المدركة وسلوكيات المخاطرة في السياقة. وتكونت العينة من 274 سائق (117منهم أنثى). واعتمدت الدراسة على 14 بندا مختصرا من مقياس السياقة بغضب (DAS) وسلم سمة الغضب (TAS) بالإضافة لاستبيان مصمم خصيصا لهذه الدراسة متكون من أربعة أبعاد وهي الشعور بالغضب، السلوك العدواني، سلوك المخاطرة، المخرجات المرتبطة بالحوادث. خلصت الدراسة إلى:

- وجود علاقة بين سمة السياقة بغضب والغضب كحالة.
- سمة السياقة بغضب مرتبطة بالعدوانية المدركة في الطريق.
- سمة السياقة بغضب مرتبطة إيجابا مع الميول للعدوانية أثناء السياقة.
- السياقة العدوانية والسياقة الخطرة مرتبطة بالغضب أثناء السياقة.
- السياقة بغضب مرتبطة سلبا باستعمال حزام الأمان وإيجابا بالمسكرات أو السياقة المتهورة.

4-3-3- دراسة Levelt (2003):

الدراسة بعنوان: دراسة عملية في الانفعالات في استبيان المرور دراسة خصائص مثل التكرار والسبب والعواقب على السلامة «Praktijkstudie naar emoties in het verkeer Vragenlijststudie naar kenmerken zoals frequentie, aanleiding en gevolgen voor de veiligheid»

وهي دراسة هولندية مسحية وصفية هدفت لمعرفة إن كانت الانفعالات تؤثر على سلوك السياقة وكيف. وذلك بالبحث عن ماهية الظروف المولدة للانفعالات، وأثار الانفعالات على المنظومة المرورية.

تمت الدراسة بالتركيز على ست انفعالات وهي الفرح، الاهتمام، المفاجأة، الغضب، الحزن، والخوف. واستهدفت السائقين الذين يتراوح سنهم بين 20 و60 سنة من الجنسين، وبلغت عينتها 269 فردا، حيث تم إرسال كراسة لجمع المعلومات عن الانفعالات في الطريق عن طريق البريد. قسمت الكراسة إلى جزئيين: الجزء الأول متعلق بالمعطيات العامة من السن والجنس ورخصة السياقة وحوادث المرور وغيرها؛ أما لجزء الثاني فكان مخصصا لكتابة كل ما يتعلق بتحركاتهم الأسبوعية وبالخصوص انفعالاتهم وشدتها وأوقاتها وغيرها من المعطيات أثناء تفاعلهم. وجاءت النتائج بعد التحليل كالاتي:

- يعايش السائقون انفعال الفرح والاهتمام مرة كل نصف ساعة الى 50 دقيقة، وهي بهذا أكثر من انفعالات الغضب والحزن والخوف والتي تظهر كل 84 دقيقة.
- جاء ترتيب الظهور كالتالي: 54% للفرح، 22% للغضب، وخلال أيام الأسبوع 60% انفعالات موجبة، وخلال عطلة الأسبوع 70% الفرح.
- الأفراد الأخرون هم مسببات الانفعالات في أكثر من نصف الحالات، وفي أقل من نصف الحالات تكون الانفعالات موجهة للأخر (الموضوع) وخاصة المفاجأة والغضب سببهما هو الأخر.
- الاهتمام والغضب هما أكثر الانفعالات التي تستهدف الأخرين، والفرح هو أقل هذه الانفعالات. أسباب الانفعالات: الانفعال قبل أن يبدأ اليوم، المحادثات اثناء اليوم، أفكار تأتي أثناء اليوم.
- لانفعالات الفرح والاهتمام تأثير إيجابي على عملية السياقة، أما التأثير السلبي مرتبط بالغضب، الحزن والخوف.

4-3-4- دراسة Elison-Potter & al (2006):

الدراسة بعنوان: آثار الغضب وعدم الكشف عن الهوية والدوافع العدوانية على سلوك القيادة العدواني «The Effects of Trait Driving Anger, Anonymity, and Aggressive Stimuli on Aggressive Driving Behavior»

هدفت الدراسة إلى الكشف عن تأثير سمة الغضب أثناء السياقة، مثيرات العدوانية وكذلك إخفاء الهوية Anonymity، وذلك على سلوك العدوانية أثناء السياقة في جهاز المحاكاة. تكونت العينة من 133

أنثى و156 ذكر من 18 إلى 35 سنة. واعتمدت الدراسة سلم السياقة الغاضبة وبعض السيناريوهات على جهاز محاكاة السياقة. وجاءت النتائج لتبين ان:

- هناك علاقة بين السياقة العدوانية وإخفاء السائق لهويته، وكلما كان السائق غير معروف في محيطه كان أكثر مخاطرة.
- توجد علاقة موجبة بين السياقة العدوانية والتعرض للمثيرات المتعلقة بها.
- السياقة العدوانية عند الذكور أكبر منها عند الإناث.

4-3-5- دراسة Dahlen & al (2005):

الدراسة بعنوان: الغضب في السياقة، البحث عن المتعة ، الاندفاع ، والشعور بالملل في التنبؤ بالسياقة غير الآمنة] **«Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving»**

هدفت الدراسة إلى البحث عن دور سمة البحث عن المتعة، سمة الاندفاعية، والشعور بالملل في السياقة بالغضب ودورها في التنبؤ بسلوك العدوانية والمخاطرة أثناء السياقة. بلغت عينة الدراسة 224 سائقا 156 أنثى و68 ذكر أجابوا على سلم الغضب في السياقة(Driving anger scale (DAS ، العدوانية والسياقة الخطرة، مقياس التعبير عن الغضب في السياقة Driving anger expression inventory (DAX)، بطارية بارنيت للبحث عن المتعة (Barnett inventory of sensation seeking (AISS، سلم بارات للاندفاعية النسخة 11 Barratt impulsiveness scale—version، وأخيرا سلم مدى الشعور بالملل(Boredom proneness scale (BPS . وجاءت النتائج كالتالي:

- الاعتماد على سمات إضافية في الشخصية بالإضافة لسمة الغضب يساعد بصورة أكبر في التنبؤ بالسياقة الخطرة.
- سمة الغضب مرتبطة بالبحث عن المتعة، الاندفاعية والملل.
- القدرة التفسيرية لسمة البحث عن المتعة أقل من القدرة التفسيرية لسمة الغضب فيما يخص سلوك المخاطرة.

4-3-6- دراسة Mesken & al (2007):

الدراسة بعنوان: درجة التكرار ومحددات وعواقب إنفعالات السائقين المختلفة: دراسة على الطريق باستخدام التقارير الذاتية والسلوك (الملاحظ) والفيزيولوجيا «Frequency, determinants, and consequences of different drivers' emotions: An on-the-road study using self-reports, (observed) behaviour, and physiology»

هدفت الدراسة إلى تحديد مدى تكرار وتأثير انفعالات الغضب والخوف والفرح في إدراك الخطر، وتحديد ماهي الوضعيات المرورية المثيرة لها. طبقت الدراسة على 44 سائقا هولندي 27 ذكر و17 أنثى متوسط أعمارهم هو 45.9 سنة، وتم تطبيق جملة من الأدوات وهي: استبيان سلوك السياقة the Driving Behaviour Questionnaire، سلم سمة الغضبtrait anger scale ، سلم سمة القلق trait anxiety scale، ومقياس البحث عن المتعة، كما تم وضع جهاز قياس ضربات القلب وأخذ قياسين قبل الاختبار واثناء الاختبار، بالإضافة لجهاز أخر لقياس سرعة المركبة وهو جهاز GPS لتحديد المواقع. حيث يبدأ كل فرد من العينة في عملية السياقة ويتم سؤاله كل 3 دقائق عن نوع الانفعال الأكثر معاشا (الخوف، الغضب أو الفرح) في وضعيات محددة. اما فيما يخص متغير إدراك الخطر فلقد طلب من أفراد العينة إعطاء تقييمهم للخطر في الوضعيات المرورية المختلفة. ولقد تم تحليل النتائج بحساب التكرارات، والمتوسطات، والارتباطات.

وكانت النتائج أن:

- انفعال الخوف كحالة كان أكثر الانفعالات تكرارا بالنسبة للسائقين في العينة، ولقد ارتبط بالخوف كسمة، متبوع بانفعال الغضب كحالة (مرتبط كذلك بسمة الغضب) ثم انفعال الفرح.
- وجدت علاقة **بين انفعال الخوف والوضعيات المرتبطة بالسلامة.**
- انفعال الغضب مرتبط بالوضعيات المتعلقة بتقدم الفرد أو المعيقة لتقدمه، ويعتبر الأخرين هم المتسببين في ذلك.
- ارتبط **الخوف إيجابا بزيادة إدراك الخطر، اما الغضب والفرح فغير مرتبطين بإدراك الخطر.**
- **انفعال الغضب مرتبط بالسرعة** عكس الخوف والفرح.
- للخبرة علاقة عكسية مع الفرح.
- لعدد الحوادث علاقة موجبة بالفرح.
- ولا توجد فروق في السن في أي انفعال في الدراسة.

4-3-7- دراسة Rhodes & al (2015):

الدراسة بعنوان: السياقة المحفوفة بالمخاطر بين السائقين الشباب: تأثيرات الحالة المزاجية والركاب «Risky driving among young male drivers: The effects of mood and passengers»

دراسة تجريبية هدفت إلى البحث عن تأثير انفعالات الفرح والحزن والرفاق على السائق في سلوك السياقة الخطر. تمت الدراسة على 204 سائق ذكر تتراوح أعمارهم بين 16 و18 سنة في جهاز لمحاكاة السياقة، وأدوات القياس تمثلت في جهاز الكشف عن الانفعالات الموجبة والسالبة Positive and negative affect indicators وكذا الاعتماد على جهاز المحاكاة للتعرف على سلوكيات السياقة الخطرة. وخلصت الى أن:

- السياقة مع الرفاق تزيد من سلوك المخاطرة.
- تأثير انفعال الفرح أكبر من انفعال الحزن في السياقة الخطرة.

4-3-8- دراسة: (بن على، 2016)

مداخلة بعنوان: مثيرات الغضب وردود الافعال الناجمة عنه اثناء السياقة.

جاءت الدراسة بهدف الكشف عن أهم الوضعيات المثيرة للغضب وانعكاساتها على سلوك السائقين الشباب، وكذلك لمعرفة ما إذا كانت هناك فروق في الوضعيات المثيرة للغضب وانعكاساتها تعزى لمتغير الجنس. أجريت الدراسة في ثلاث ولايات بشرق الجزائر على عينة مكونة من 114 سائقًا شابًا، استخدم فيها سلم السياقة بغضب **DAS** (Driving Anger Scale) ومقياس التعبير عن الغضب أثناء السياقةDAX (Driving anger expression inventory)بعد ترجمتهما إلى اللغة العربية، والتأكد من خصائصهما السيكو مترية. واظهرت النتائج أن:

- جميع المواقف التي تم قياسها والمتعلقة عموما بسلوك بقية مستعملي الطريق تولد الغضب لدى الشباب.
- في مواجهة الغضب يختار الشباب أولاً السلوك التكيفي الإيجابي، لكن هذا لا يمنع ظهور السلوك العدواني باستخدام السيارة، أو عن طريق العدوان الجسدي أو اللفظي.
- الفروق حسب الجنس في الاداتين لم تكن دالة.

4-3-9- دراسة Steinhauser & al (2018):

الدراسة بعنوان: تاثيرات الإنفعالات على سلوك السياقة «Effects of emotions on driving behavior»

هدفت هذه الدراسة التجريبية إلى التعرف على تأثير انفعال الغضب على مهمة السياقة، حيث تم الاعتماد على جهاز المحاكاة في السياقة واستدخال الانفعال بالاعتماد على الموسيقى، وهذا على عينة من 90 مشاركا (منهم46 انثى) تتراوح اعمارهم بين 16 و65 سنة، بمتوسط 42.6 سنة. وتم تحليل ردود فعل السائقين للسيناريوهات الموضوعة مسبقا في جهاز المحاكاة لجمع البيانات المتعلقة بتأثير الانفعالات على الانتباه، وخلصت الدراسة إلى أن الغضب يؤدي إلى السياقة العدوانية.

4-3-10- دراسة Zhang & al (2020):

دراسة تجريبية بعنوان: تأثير الحالة الإنفعالية على أداء السياقة في محاكاة قيادة السيارة «The effect of the emotional state on driving performance in a simulated car-following task»

هدفت إلى الكشف عن تأثير الحالات الانفعالية للغضب والفرح المستدخلة على مهمة السياقة في جهاز المحاكاة. بلغت العينة 31 سائق صينيا ذكرا بين 21 و48 سنة بمتوسط عمر 27.03 سنة. قام الباحثون بعد القيام باستدلال الانفعالات عند كل فرد عن طريق سرد قصص مفرحة ومغضبة قبل القيام بالسياقة والتعرض للسيناريوهات الموضوعة، ثم بعدها يقوم السائق بتفريغ استجاباته في سلم سمة الغضب Trait Anger Scale، والإجابة على عبارة حول ما هو الانفعال المعاش غضب/فرح ومدى قوة كل منهما أثناء التجربة على سلم من 1 إلى 9، وعبارة حول كيف أدرك السائق الخطر على مقياس من 1 إلى 7.

وخلصت النتائج عموما الى ان السائق الفرح يكون أكثر مخاطرة نتيجة لإدراك ضعيف للخطر وهو أكثر خطرا من السائق الغاضب.

4-3-11- دراسة بن منصور و بن على (2021):

دراسة بعنوان: « علاقة الانفعالات الفارقية بسلوك السياقة الخطر دراسة ميدانية على عينة من السائقين بولاية باتنة »

هدفت الدراسة الى الكشف عن علاقة الانفعالات الفارقية بسلوك السياقة الخطر وذلك لدى عينة من السائقين في ولاية باتنة تكونت من 76 فردا، اختيرت عرضيا 48 ذكور و27 إناث وتتراوح أعمارهم من 18 إلى 77 سنة. طبقت على العينة أداتان هما سلم الانفعالات الفارقية(EED-IV) IV لقياس السمات

الانفعالية والذي يقيس 12 انفعالا كسمة، وهي الاهتمام، الفرح، المفاجأة، الحزن، الغضب، الاشمئزاز، الازدراء، الخوف، العار، الخجل، العداء نحو الذات، الذنب؛ *مؤشر دولا للسياقة الخطرة* DDDI لقياس السياقة الخطرة عند السائق بأبعادها الثلاث (العدوانية، الانفعالات والأفكار السلبية، المخاطرة أثناء السياقة). واعتمد الدراسة على المنهج الوصفي الارتباطي، وجاءت النتائج كالتالي:

- الانفعالات السائدة لدى عينة الدراسة هي الاهتمام والفرح والغضب.
- يتسم أفراد العينة بمستوى مرتفع في بعد الانفعالات والأفكار السلبية أثناء السياقة من مقياس المخاطرة ومستوى منخفض في بعد السياقة العدوانية وبعد السياقة المخاطرة من نفس المقياس.
- ترتبط انفعالات العار والذنب والخوف ببعد المخاطرة أثناء السياقة.
- يرتبط انفعال العار والذنب والاشمئزاز والازدراء والغضب ببعد السياقة العدوانية أثناء السياقة.
- الانفعالات المرتبطة ببعد الانفعالات والأفكار السلبية في السياقة هي العار الذنب والخجل، الاشمئزاز، الازدراء الغضب، بالإضافة لانفعال الاهتمام.

4-3-12- دراسة (2021) Liu & al:

دراسة بعنوان: التأثيرات المعدلة للإنفعالات على العلاقة بين السمات الفردية المبلغ عنها ذاتيًا وسلوكيات القيادة المحفوفة بالمخاطر الفعلية] «The Moderating Effects of Emotions on the Relationship Between Self-Reported Individual Traits and Actual Risky Driving Behaviors»

هذه الدراسة التجريبية هدفت إلى البحث عن تأثير بعض الحالات الانفعالية وسمة البحث عن المتعة على السياقة الخطرة، تكونت العينة من 78 سائق شابا في الصين، واعتمد الباحثون على استبيانات التقدير الذاتي لأسلوب السياقة self-reported driving style (SDBS) والتقييم الذاتي للبحث عن المتعة self-reported sensation seeking (SSSS) وقياس سلوك السياقة الخطر risky driving behaviors (RDB). كما تم إثارة مجموعة من الانفعالات أثناء السياقة وهي الاهتمام، الغضب، المفاجأة والخوف، القلق، والازدراء. وبينت النتائج:

- جود علاقة موجبة بين انفعالات الغضب والاهتمام وسلوك المخاطرة،
- المفاجأة والخوف فعلاقتهما سالبة مع سلوك المخاطرة،

- وان القلق مرتبط إيجابا بسلوك المخاطرة،
- أما الازدراء فيؤثر إيجابا على سلوك المخاطرة.

4-4- خصائص السائق المخاطر:

4-4-1- دراسة Dula (2003):

الدراسة بعنوان: الصدق والثبات لمقياس التقرير الذاتي للقيادة الخطرة «Validity and Reliability Assessment of a Dangerous Driving Self-Report Measure»

هدفت الدراسة إلى التحقق من صدق وثبات مؤشر دولا للسياقة الخطرة، ولقد اعتمد الباحث على جملة من المقاييس الشخصية. بغ تعداد العينة 277 سائقا منهم 177 ذكرا و116 انثى و4 أفراد رفضوا التصريح بنوع الجنس. السن من 17 على 46 بمتوسط عمر 19.4 سنة. اعتمد الباحث على مقياس سلم الغضب في السياقة (DAS) لقياس سمة الغضب، اختبار السلوك الشخصي(IBS) Interpersonal Behavior Survey Short لقياس العديد من السمات منها العدوانية، ولقياس لتعبير عن الغضب مقياس (STAXI)، استبيان إيزنك للشخصية The Eysenck Personality Questionnaire وغيرها من مقاييس الشخصية. واهم النتائج هي:

- الذكور أكثر مخاطرة وعدوانية من الإناث في السياقة.
- توجد علاقة بين سمة الغضب والسياقة الخطرة.

4-4-2- دراسة Bachoo & al (2013):

دراسة بعنوان: تأثير الغضب والاندفاع والبحث عن المتعة وإتجاهات السائق على سلوك السياقة المحفوف بالمخاطر بين طلاب الدراسات العليا الجامعيين في ديربان ، جنوب إفريقيا «The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among post-graduate university students in Durban, South Africa»

هدفت الدراسة إلى التحقق من العلاقة بين اتجاهات السائق نحو سلوك السياقة الخطر والتقرير الذاتي لسلوك السياقة الخطر، وكذا تأكيد العلاقة بين الغضب، الاندفاعية والبحث عن المتعة وسلوك

السياقة الخطر، كما هدفت لتحليل العلاقة بين الهوية النوعية والسن والمتغيرات السابقة. تكونت عينة الدراسة من 306 فردا من طلبة ما قبل التدرج من الجنسين من جامعة دبلين جنوب إفريقيا، متحصلين على رخصة السياقة قديمة، 165 ذكور و141 إناث. واعتمد الباحثون على سلم السياقة بغضب Driving Anger Scale (DAS)، سلم UPPS للسلوك الاندفاعي، مقياس الاتجاه نحو سلوك السياقة الخطرة (ARDB) ومقياس سلوك السياقة الخطر (RDB). وكان منهج البحث وصفي ارتباطي واعتمد في التحليل الوصفي والعلاقات على المتوسطات والارتباطات، وعلى التحليل العاملي Anova لإيجاد الفروق بين الجنس والسن، والانحدار الخطي المتعدد لقياس أثر المتغيرات التابعة على المتغير المستقل. وخلصت الدراسة إلى:

- وجود علاقة إحصائية موجبة بين الاتجاهات نحو المخاطرة والتقرير الذاتي لسلوكيات السياقة الخطرة.
- كما تبين ان سمات الشخصية مرتبطة إيجابا بالتقرير الشخصي RDB.
- بالنسبة للسن فالأكبر من 25 سنة أقل اتجاها نحو المخاطرة.
- عدم وجود فروق في السن وكذلك الجنس في سمة الغضب.
- أن الاندفاعية مرتبطة بسلوك السياقة الخطرة.
- المستوى العال من البحث عن المتعة مرتبط بالتقرير الذاتي RDB.
- الذكور أكثر مخاطرة من الإناث وأن متغير الجنس تنبؤي ذو قوة كبيرة.
- لا توجد فروق تعزى لمتغير الجنس في سلم السياقة بغضب ولا في الاتجاه نحو سلوك السياقة الخطر.

4-4-3- دراسة Laggoun (2015):

بعنوان: البروفيل النفسي للسائق الجزائري ذو المخاطرة العالية في السياقة «**Le profil psychosocial du conducteur algérien à haut risque**»

هدفت الدراسة إلى رسم ملمح نفسي اجتماعي للسائق الجزائري المخاطر وتمت بالاعتماد على عينتين من السائقين تم التمييز بينها بالاعتماد على عدد المخالفات المسجلة: المخاطرين 79 سائق والأقل مخاطرة 53 سائقا في ولايتي باتنة وبسكرة. ولجمع المعلومات اللازمة للدراسة اعتمد الباحث على استبيان

مقسم لثلاث محاور هي: محور المعلومات السوسيوديموغرافية، محور وصف مهمة السياقة، محور اختبار أيزنك للشخصية. اتبع في الدراسة المنهج الوصفي المقارن، وخلصت بعد تحليل البيانات إلى:

- السائق الجزائري عموما هو سائق مخاطر بنسبة 59.8% من العينة ككل، والتي بلغت 132 سائقا.
- السائق المخاطر يتميز بالعصابية.
- السائق المخاطر هو سائق ذكر.

4-4-4- دراسة Omidi & al (2021):

دراسة بعنوان: المناخ المروري وسلوك السائق والسياقة الخطرة بين سائقي سيارات الأجرة «Traffic climate, driver behaviour and dangerous driving among taxi drivers»

هدفت الدراسة إلى الكشف عن العلاقة بين عوامل المناخ المروري traffic climate factors (اتجاهات وإدراك المجال المروري وفق سياق معين في زمن محدد)، سلوك السائق، السياقة الخطرة والانخراط في حوادث المرور. وطبقت على عينة مكونة من 443 سائق أجرة من الشمال الغربي من إيران، بمتوسط عمر 42.06 سنة. تم استخدام الأدوات التالية: استبيان سلوك السائق(DBQ) the driver behaviour questionnaire، سلم سلوك السائق الإيجابي the positive driver behaviours scale (PDBS)، سلم المناخ المروري (TCS) The traffic climate scale، مؤشر دولا للسياقة الخطرة (DDDI) e Dula dangerous driving index والمتكون من ثلاثة أبعاد وفي كل بعد العلامة المرتفعة دالة على السلوك غير الامن. إحصائيا اعتمد البحث على برنامج Spss19.0 وكذلك برنامج Stata 14 لتحليل البيانات، الوصفية، الارتباطات، وتحليل المسار path analysis. وخلصت النتائج إلى أن:

- ارتباط السياقة الخطرة بعدد حوادث المرور.
- إدراك الفرد بملائمة المناخ المروري (المحيط) له علاقة موجبة مع السياقة الأمنة.

4-4-5- دراسةAhmed & al (2022):

بعنوان: كيف يتنبأ الذكاء العاطفي بسلوكيات القيادة بين السائقين غير التجاريين؟ «How does emotional intelligence predict driving behaviors among non-commercial drivers?»

هدفت هذه الدراسة إلى التحري عن سلوك السياقة الخطر في سياق الذكاء الانفعالي. شارك في هذه الدراسة 610 سائق أمريكيا غير مهني، 36.9% منهم إناث يقودون كل يوم او عدة مرات في الأسبوع، متوسط عمر العينة 31.16 سنة ويتراوح العمر بين 18 و65 سنة. المقاييس المعتمدة هي مقياس الذكاء الانفعالي TEIQue-SF، ولقياس سلوك السياقة اعتمد الباحث على مؤشر دولا للسياقة الخطرة (DDDI) وكذلك مقياس سلوك السائق (DBQ) Driving Behavior Questionnaire. تم توزيع الاستمارات وجمع البيانات بالاعتماد على تطبيق Qualtrics إلكترونيا. وتم الاعتماد على معامل الارتباط لدراسة العلاقات بين المتغيرات، الانحدار المتعدد الهرمي لدراسة إن أمكن التنبؤ بالسائق المخاطر بالاعتماد على الذكاء الانفعالي. النتيجة اظهرت انه:

- كلما كان الذكاء الانفعالي مرتفعا كانت المخاطرة أثناء السياقة أقل.
- وكلما كان الذكاء الانفعالي منخفضا كان انخراط السائق في المخاطرة من خلال السياقة الخطرة أو السياقة العدوانية أو السياقة الانفعالية أكبر.
- الذكور أكثر مخاطرة من الإناث في مقياس (DDDI) ككل وبعديه السياقة الخطرة، والسياقة العدوانية. ولم تسجل فروق في بعد الانفعالات والأفكار السلبية (الغضب، الحزن، الغيرة، الإحباط) أثناء السياقة تعزى لمتغير الجنس.
- متغير الجنس بالإضافة لمتغيرات شخصية أخرى يعتبر متغيرا قويا للتنبؤ بسلوك السياقة الخطر.
- توجد علاقة موجبة ذات دلالة إحصائية بين سمة الغضب ومقياس (DDDI) ككل وأبعاده.

4-5- التعقيب على الدراسات السابقة:

الدراسات السابقة مكنتنا الى حد معين من التعرف على بعض السمات او المحددات التي ترتبط بسلوك السياقة الخطر. فالسائق المخاطر عادة ما يكون ذكرا وفق(2015) Lagoun، (2003) Dula، (2013) Bachoo et al، (1997) Arnett & al، (2006) Ellison-Potter & al. كما يتميز السائق المخاطر بمستوى مرتفع من العصابية وفق دراسة (2015) Laggoun، Razaeei & al (2021) ، ومستوى منخفض من الانبساطية ويقضه الضمير حسب Rezaeei et al، كما يتميز بالاندفاعية والإحساس بالملل حسب دراسة (2005) Dahlen & al، وبذكاء انفعالي منخفض Ahmed

(2022) al &، وبمستوى عال من البحث عن المتعة حسب Dahlen & al ، Arnett & al. ومستوى مرتفع من القلق (2021) Liu & al، وهو ايضا ذو قدرة ضعيفة في التحكم في الاندفاع حسب دراسة (2021) Zhenhao & al. تجميع هذه الخصائص قد يعطينا بروفيل عام عن السائق المخاطر، كما قد يقودنا تحليلها وتحليل العلاقات التي يمكن ان تتواجد بينها من جهة، وبينها وبين متغيرات الدراسة الحالية لتصور بعض السمات الانفعالية والمعرفية التي قد تميز هذا النوع من السائقين.

اما بالنسبة لما تهتم به الدراسة الحالية بشكل خاص، اي الجوانب الانفعالية والمعرفية من شخصية السائق، فإننا عموما نلاحظ شح الدراسات التي اهتمت بالسمات والاساليب المعرفية –في حدود واطلاعنا وكان من بين ما وجدنا دراسة يحي باي وآخرون (2013) حول الأسلوب المعرفي الاندفاع في مقابل التروي والتي خلصت إلى عدم وجود فروق بين الشباب المتعرضين وغير المتعرضين لحوادث مرورية في هذا الأسلوب. وكذلك دراستين حول الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة هما دراستي (2021) Rezaeei & al، (2021) Zhenhao & al واللتان خلصتا إلى ان السائق الشاب المخاطر هو سائق ذو أسلوب معرفي متصلب. وبعد الاطلاع على الجوانب النظرية لهذين الأسلوبين المعرفيين وخاصة أسلوب التصلب والمرونة، ومع والأخذ بعين الاعتبار نتائج الدراستين المتعلقة بالأسلوب المعرفي التصلب والمرونة، كان دافعا لنا لتبني هذا المتغير في الدراسة الحالية وافتراض (وفق هذه الدراسات) أن السائق المخاطر سيكون ذو أسلوب معرفي متصلب.

بالإضافة لهذا وبعد الاطلاع على دراسات أخرى حول الاساليب المعرفية والمخاطرة نتج منه رغبة لدى الباحث في إضافة أسلوب معرفي اخر لهذه الدراسة، لا يكون ثنائي القطب وقد يحدد طريقة تفكير السائق وتفاعله في الفضاء المروي، وبالخصوص بعد الاطلاع على دراسة (2018) Shen & al حول متغيري التفكير الابتكاري والتفكير المخطط، حيث خلصت هذه الدراسة إلى أن أصحاب التفكير المخطط يكونون أقل انخراطا في سلوكيات المخاطرة عموما، وأنه يمكن التنبؤ بالتفضيلات تجاه المخاطرة بالاعتماد على نوع التفكير إن كان مخططا أو مبتكرا. وكذلك دراسة (2017) Tyagi & al والتي اعتبرت الشخصية الابتكارية متغيرا يمكننا من التنبؤ بالمخاطرة الاجتماعية، وأن الشخصية الابتكارية متعلقة كذلك بالمخاطرة. وهذا ما جعلنا نعتمد على الأسلوب (المبتكر، العالم، المخطط) ويتم قياسه بالاعتماد على مؤشر الأسلوب المعرفي CoSI (Dewberry et al., 2013) وهو الأسلوب الثاني المعتمد في هذه الدراسة. ورغم انعدام

الدراسات النفس مرورية المتعلقة بهذا الأسلوب فنتائج الدراسات المتوفرة، والتي ربطته بالمخاطرة دفعتنا لافتراض أن السائق المخاطر هو سائق ذو أسلوب معرفي مبتكر.

من الناحية الانفعالية فأكثر الدراسات اهتمت بالعدوانية والغضب. فالسائق المخاطر حسبها يتسم بالعدوانية وذلك مثلا وفقا لدراسة Arnett & al (1997)، Ellison–Potter & al (2006) ودرجات مرتفعة من الغضب سواء كحالة أو سمة كدراسة Deffenbacher & al (2001)، Dahlen & al (2018)، Masken & al (2007)، (بن علي (2016)، Steinhauser & al (2018)، Liu & al (2021)، Levelt (2003)، Zhenhao & al (2021). كما يتميز السائق المخاطر بمستوى مرتفع من الاهتمام والازدراء ومستوى منخفض من المفاجأة حسب دراسة Liu & al. أما انفعالي الخوف والفرح فلقد تضاربت النتائج بخصوصهما. فالخوف غير مرتبط بالسائق المخاطرة حسب دراسةMesken & al ، ومرتبط سلبا بسلوك المخاطرة حسب دراسة Levelt و Liu et al. أما حول انفعال الفرح فدراسة Rhodes & al (2015) أكدت أن للفرح تأثير سلبي في عملية السياقة، أما دراسة Levelt فالعكس تماما ولقد اعتبرت أن للفرح تأثير إيجابي في عملية السياقة، اما دراسة Mesken & al فنتائجها تخلص الى انه انفعال غير مرتبط بالمخاطرة إطلاقا.

اما فيما يخص أكثر الانفعالات معاشا بالنسبة للسائقين فلقد كانت النتائج متناقضة كذلك، فدراسة Levelt (2003) ، بن منصور و بن على (2021) خلصت إلى أن أكثر الانفعالات معاشا بالنسبة للسائق عموما هي انفعالات الفرح والاهتمام، وذلك بصفة أكبر من انفعالات الغضب والحزن والخوف، وهي نتائج خالفت نتائج دراسة Mesken et al (2007) والتي خلصت إلى ان انفعال الخوف كان أكثر الانفعالات تكرارا ومعاشا اثناء السياقة، يليه الغضب ثم الفرح. وهذا راجع لطبيعة العينة.

وتعتبر كل هذه النتائج انعكاسا لأهمية الدراسات المتعلقة بشريحة أوسع من الانفعالات وأرضية خصبة لوضع افتراضات قد تخدم الدراسة الحالية حول الحياة الانفعالية للسائق الشاب المخاطر، فالسائق المخاطر هو سائق يتسم بسمة الغضب والاهتمام والازدراء. غير أن التناقض في نتائج بعض الانفعالات، وكذلك قلة الدراسات المتعلقة بشريحة واسعة منها، بالرغم من أهميتها الكبيرة في عملية السياقة ولد لدينا الرغبة في قياس عدد أكبر من الانفعالات والبحث عن كيف سنقوم بذلك في دراسة واحدة، لنتمكن من خلالها على التعرف على السمات الانفعالية الاكثر ارتباطا بالسياقة الخطرة. فمعظم الدراسات السابقة اعتمدت على ادوات تقيس انفعالا واحدا، وهذا لا يخدم أهدافنا. لذلك وفي بحثنا النظري حول الانفعالات، وجدنا

نظرية الانفعالات الفارقية لازارد والتي تأخذ بعين الاعتبار كل الانفعالات القاعدية التي يعايشها الافراد من الغضب، الفرح، الاهتمام، الخوف، المفاجأة وغيرها وهو ما جعلنا في دراستنا هذه نعتمد على سلم الانفعالات الفارقية الذي يقيس 12 انفعالا الأكثر معاشا دفعة واحدة، المستعمل ايضا في دراسة بن منصور وبن على (2021).

ونعيد الإشارة أن الدراسة الوحيدة التي جمعت سمات معرفية وانفعالية عند السائقين المخاطرين وقاربت في متغيراتها الدراسة الحالية – حسب اطلاعنا– هي دراسة (2021) Zhenhao et al. غير أنها دراسة اهتمت بمتغير انفعالي واحد وهو سمة الغضب ومتغير معرفي واحد وهو الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة. وهذا ما أكد قرارنا في البحث بمتغيرات إضافية معرفية وانفعالية لدعم هذا النوع من الدراسات.

فيما يخص المناهج المتبعة في الدراسات السابقة فنجد الدراسات التي اعتمدت المنهج التجريبي كدراس (2018) Steinhauser et al ، (2021) Liu et al ودراسات اعتمدت المنهج الوصفي الارتباطي كدراسة (2021) Rezaeei et al، بن منصور و بن على (2021)، Omidi et al (2021)، (2013) Bachoo et al و (2015) Laggoun التي قامت على المنهج الوصفي المقارن. ونظرا لطبيعة الدراسة الحالية وأهدافها في الكشف عن محددات أو سمات السائق الشاب المخاطر، وكذلك في إيجاد الفروق بين المخاطرين وغير المخاطرين في متغيرات الدراسة المعرفية والانفعالية، فإننا تبنينا المنهج الوصفي بشقيه العلي والارتباطي.

كما يمكننا القول بأن الدراسات السابقة وبالإضافة للبحث النظري في متغيرات الدراسة مكنتنا من ضبط وتحديد متغيرات الدراسة الحالية، وكذا التعرف على عينة من الادوات التي قد تقيسها؛ والتي اخترنا منها مقياس الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة، مؤشر الأسلوب المعرفي CoSI ومقياس الانفعالات الفارقية 3DIالمستخدمة في هذه الدراسة.

الدراسات السابقة افادتنا ايضا من خلال ما توصلت له من نتائج تبين القوة التنبئية الكبيرة لبعض المتغيرات كالأسلوب المعرفي التصلب/المرونة في دراسة (2021) Rezaeei et al وبعض سمات الشخصية كالاندفاعية، الشعور بالملل، الغضب (Dahlen et al., 2005)، الجنس وسمة الغضب (Dula, 2003) بسلوك المخاطرة على الطريق، وهذا ما يمكن أن يساعدنا في وضع نموذج تنبؤي معرفي انفعالي في هذه الدراسة.

اما فيما يخص موقع دراستنا من الدراسات السابقة فيمكننا القول بأن الدراسة الحالية جاءت كدراسة وصفية للسائق الشاب المخاطر في بعض السمات المعرفية والانفعالية التي قد تميزه، والمقارنة بينه وبين الشاب غير المخاطر، ولما لا الوصول لوضع بروفيل معرفي انفعالي قد ينبئنا بالسياقة الخطرة لدى الشباب. كذلك هي دراسة مكملة للنقص الحاصل في الدراسات المتعلقة بالأساليب المعرفية باعتبارها من محددات الشخصية في المجال المروري من جهة، وللتأكد من السمات الانفعالية التي يتميز بها السائق الشاب المخاطر في البيئة المحلية، خاصة في ظل تناقض نتائج الدراسات فيما يتعلق ببعض الانفعالات كالحزن والفرح وغيرها. كما انها دراسة تتناول شريحة أوسع من الانفعالات في دراسة واحدة، وتحاول ان تجمع بينها وبين السمات المعرفية. هذا وقد تتميز دراستنا ايضا بخصوصية الفضاء الذي تتم به، وهو الفضاء المروري المحلي والذي وفق اطلاعنا يقل فيه هذا النوع من الدراسات (النفس مرورية) مقارنة ببعض الدول الاخرى.

5- التعريف الإجرائي لمتغيرات الدراسة:

5-1- المحددات المعرفية للسائق:

نقصد بالمحددات المعرفية مجموع السمات المعرفية الثابتة في الشخصية والتي يتميز بها الافراد عن غيرهم في طريقة تعاملهم مع الموضوعات والوضعيات المختلفة. وقد اخترنا لدراسة المحددات المعرفية للسائق الشاب المخاطر الاساليب المعرفية، والتي تعرف على أنها من محددات الشخصية وذلك لقدرتها على تصنيف الافراد والتمييز بينهم من خلال طريقتهم المفضلة في معالجة المعلومات والسلوكيات المفضلة لمختلف الوضعيات، وبالضبط الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة والأسلوب المعرفي (العالم، التخطيطي، الابتكاري).

5-1-1-الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة:

تعرفه ميسون (2010) على أنه "أسلوب ذو قطبين يميز بين الأفراد ذوي الأسلوب المعرفي المتصلب الذين يتسمون إما بالقبول التام أو الرفض التام لمختلف الأفكار والمواقف الحياتية مع مقاومة كل ما هو جديد وغير مألوف، وكذلك الأفراد ذوي الأسلوب المعرفي المرن والذين يتسمون بتحمل الغموض وقبول التغيير والإقبال عليه والقدرة على التكيف مع المواقف المختلفة"(ص.56). وهو ما يقاس اجرائيا من خلال كيفية تعامل السائقين الشباب مع الوضعيات والمواقف التي يواجهونها، والتي تم قياسها عن طريق مقياس الأسلوب المعرفي التصلب/ المرونة لميسون (2010) المستعمل في الدراسة.

5-1-2- الأسلوب المعرفي (العالم، التخطيطي، الابتكاري):

هو أسلوب ثلاثي الأقطاب يشير إلى الفروق بين الأفراد في تفضيلاتهم في كيفية إدراك، معالجة وهيكلة المعلومات. فأصحاب الأسلوب العالم يعتمدون على البحث عن التفاصيل واصحاب الأسلوب المخطط يهتمون بالهيكلة والتخطيط اما اصحاب الأسلوب الابتكاري فيعتمدون على الحدس ويبحثون عن كل ما هو جديد (Cools & Broeck, 2007). ويتحدد الأسلوب السائد لدى السائق الشاب في هذه الدراسة بالاعتماد على الدرجات المتحصل عليها من طرفه في مؤشر الأسلوب المعرفي Indicator Cognitive Style (CoSI)المعد من طرف (2007) Cools & Broeck وهذا بعد تعريبه والتأكد من خصائصه السيكومترية في هذه الدراسة.

5-2 – المحددات الانفعالية:

نقصد بالمحددات الانفعالية مجموعة السمات الانفعالية الثابتة في الشخصية، والتي يتميز بها كل فرد عن غيره. وهي في هذه الدراسة مجموعة مكونة من 12 انفعالا قاعديا (الاهتمام، الفرح، المفاجئة، الحزن، الغضب، الاشمئزاز، الازدراء، الخوف، الذنب، العار، الخجل، العدا ء للنفس) الواردة في نظرية الانفعالات القاعدية لايزارد، والتي تم قياسها بمقياس الانفعالات الفارقية النسخة الرابعة EED–IV Differential emotions scale (Izard C. et al., 1993) المعرب في هذه الدراسة.

5-3- السائق الشاب المخاطر:

هو كل سائق ذو سلوك منتج للخطر أو يحمل في طياته احتمالية أذية الأخرين (Dula & Ballard, 2006) " ويتضمن بهذا سلوك السائق المخاطر مجموعة واسعة من السلوكيات التي قد تنشأ عن طريق الانفعالات أو الأفكار أو الدوافع المختلفة. وقد تم تحديد السائق المخاطر في هذه الدراسة انطلاقا من النموذج الثلاثي الابعاد لوبلارد والذي لا يتوقف فقط عند مجرد رصد سلوكيات الخطر، لكنه يبحث ايضا في مسبباتها، وفق الابعاد الثلاث التالية:

– المخاطرة أثناء السياقة: والتي تتكون من مؤشرات كعدم احترام إشارات المرور الضوئية، التجاوز وقت الازدحام المروري، السرعة...

– العدوانية أثناء السياقة: ويستدل عليها من خلال مخرجات انفعال الغضب من أقوال أو حركات أو أفعال.

–الانفعالات والأفكار السلبية أثناء السياقة: والتي يستدل عليها من خلال كل الأفكار/التجارب الانفعالية أثناء السياقة والتي يمكن ان تكون سببا في الخطأ، المخالفات أو الحوادث.

وبهذا فالسائق الشاب المخاطر في دراستنا هذه هو كل سائق من الجنسين يتراوح عمره بين 18 و40 سنة، والذي يسجل درجات مرتفعة في الدرجة الكلية لمؤشر دولا (3DI) المعرب في هذه الدراسة.

6- فرضيات الدراسة:

- يتميز السائق الشاب المخاطر بالأسلوب المعرفي المتصلب والأسلوب المعرفي المبتكر.
- أهم الانفعالات التي تميز السائق الشاب المخاطر هي الغضب، الاهتمام، الازدراء.
- توجد فروق ذات دلالة احصائية في المحددات المعرفية والانفعالية المدروسة بين السائقين الشباب المخاطرين وغير المخاطرين.
- تتبئ بعض الاساليب المعرفية والانفعالات الفارقية بسلوك السياقة الخطر لدى السائقين الشباب.

الفصل الثاني:

المحددات المعرفية وسلوك السياقة الخطر

تمهيد

تعتبر مهمة السياقة من أكثر المهام اليومية خطرا وتعقيدا نظرا لتفاعل العديد من المتغيرات المعرفية والانفعالية فيما بينها ومع التغيرات المستمرة في المحيط. وتعتبر المتغيرات المعرفية من أكثر المتغيرات دراسة في مجال السياقة، كالانتباه (Klauer et al (2006، (Crundall et al (2006، وإدراك الخطر (Ulleberg & Rundmo (2003، (Ivers et al (2009 وهذا لأهميتها وتأثيرها المباشر على سلوك السائقين. إلا ان هذه المتغيرات (المعرفية) وبالرغم من أهميتها في تحديد سلوك السياقة، الا انها عموما لا تتميز بالثبات الذي يتيح لنا التمييز بين الأفراد. لذلك اعتمد علم النفس الفارقي على الأساليب المعرفية بصفتها من محددات الشخصية.

من هذا المنطلق جاء هذا الفصل لتوضيح ماهية هذه الأساليب(المحددات) وخصائصها وأنواعها، وسنركز فيه على أساليب التصلب/ المرونة وأسلوب المبتكر/العالم/ المفكر باعتبارها المتغيرات المعرفية التي اعتمدناها في الدراسة الحالية، لنختم هذا الفصل بالأساليب المعرفية وسلوك السياقة.

1- مفهوم الأساليب المعرفية:

من خلال سعينا لتحديد هذا المفهوم وفق الأدبيات المتوفرة العربية منها والأجنبية، وجدنا ان البحوث العربية تتناول مصطلح Cognitive styles بمعنى أساليب تارة وتارة أخرى بمعنى أنماط. وقد تبادر إلى ذهن الباحث أنه ربما هناك فروق بين المصطلحين، وبالعودة لمعجم الوسيط وجدنا ان الأسلوب وجمعه أساليب وهو الطريق، فيقال سلكت أسلوب فلان في كذا أي طريقته ومذهبه (مجمع اللغة العربية، 2014، ص 441)، وأما الأنماط فمفردها نمط هو الصنف والنوع والطراز من الشيء (مجمع اللغة العربية، 2014، ص 955). وعند العودة إلى المصطلح الأصلي style فحسب قاموس Le Robert الإلكتروني الفرنسي فكلمة style تعني الطريقة التي يتميز بها الفرد في سلوكياته(Le Robert, 2022) واما حسب المعنى الإنجليزي فكلمة Style يعنى بها طريقة القيام بالأشياء (Cambridge Dictionary, 2022). ولا يوجد اختلاف في معنى الكلمة في اللغتين الإنجليزية والفرنسية، أما اللغة العربية كما وضحنا سابقا فالمعنيين مختلفين ولكنهما متقاربين جدا ومتداخلين. وحسب رأي الباحث فالأسلوب هو الطريقة المنتهجة لفعل شيء، ويكون وفق مجهود وإمكانيات شخصية خاصة بكل فرد، أما النمط فهو أكثر اختصاص ويمكن أن نعتبره كشكل وقالب وقيد للأسلوب أو الموضوع محل الدراسة.

ويري الباحث أن كلا المصطلحين مناسبين للتعبير عن cognitive style فالأساليب المعرفية أو الأنماط المعرفية كلاهما يعبر عن أشكال أو طرق مفضلة وثابتة نسبيا في معالجة المعطيات والتصرف وفق طرق محددة. ولكن الباحث قرر الاعتماد على مصطلح الأسلوب في هذا البحث.

وفيما يلي بعض ما ورد في الأساليب المعرفية من تعاريف:

عرفها **ويتكين وآخرون (1978) Witkin et all** على انها" الفروق بين الأفراد في طريقة إدراكنا، تفكيرنا، طريقة معالجة مشاكلنا، وكيف نتعلم، وكيف نحن مرتبطين بالأخرين" (Chevrier et al., 2000). ولقد تطرق هذا التعريف إلى أن الأساليب المعرفية هي ما تحدد الاختلافات بين الأفراد في شتى مناحي حياتنا اليومية والاجتماعية والتعليمية.

ونجد من التعريفات من اعتبرها أنماط وتفضيلات (Allinson & Hayes, 1996) و (Sterenberg & Zhang, 2011) تعرف على أنها أنماط وأساليب معرفية اعتاد الفرد العمل بها ويفضلها عن أساليب معرفية أخرى. وهناك من أعطى خصائص أخرى لها، فنجد Messick (1984) و**Tennant (1988)** يعرفانها على أنها خصائص فردية وثوابت شخصية مميزة لأنماط محددة في معالجة المعلومات (cité dans Allinson & Hayes, 1996). وكذلك من اعتبرها وسائط لها خصائصها، اذ حسب **Kholodnaya's (2002)** و**عدنان يوسف العتوم (2004)** تعتبر الأساليب المعرفية ميكانيزمات وعمليات معرفية وسيطة بين المدخلات والمخرجات والتي تعمل على تنظيم مختلف العمليات المعرفية وذلك بالتحكم والتعديل في طريقة إدراك المعلومات ومعالجتها (العتوم، 2004، صفحة 319).

وتعرف الأساليب المعرفية أيضا على أنها من العوامل الرئيسية في تحديد الفروق في سلوكيات الأفراد في مختلف المهام المعرفية المعقدة، وذلك حسب الأغا (2014) و (Benedetto, 2008) وهذا نتيجة للفروق في طريقة عمل الميكانيزمات والوسائط المعرفية المذكورة سابقا. وتكون الفروق ابتداء من مراحل معالجة المعلومات (الإدراك، التشفير، التخزين، الاسترجاع) وحتى الأساليب المعتمدة لحل المشكلات واتخاذ القرارات وتفسيرها.

إن أثر الأساليب المعرفية على إحداث فروق بين الأفراد نتيجة لطريقة معالجة المعلومات والتأثير على طريقة حل المشكلات وتفسير واتخاذ القرارات مكنت الباحثين من ملاحظة الفروق بين سلوكيات

الأفراد أيضا، وهذا كنتيجة لاختلاف أساليبهم المعرفية؛ وبالتالي للاختلافات في إدراك المواقف والأحداث الخارجية وطريقة تفكير الأفراد فيها (Underwood et al., 1999, p. 84). فنجد الاختلافات واضحة مثلا في المجال التعليمي في طريقة تعلم الأفراد، وفي المجال الاجتماعي كذلك من خلال طريقة معالجة علاقاتنا بالأخرين(Sternberg & Grigorenko, 1997) وكذلك في تحديد وتعديل المعتقدات والقيم وكذلك العلاقات مع بقية الأفراد المحيطين بنا (Kozhevnikov, 2007).

ومما سبق يمكننا أن نقول إن الأساليب المعرفية هي تلك الأنماط المفضلة والثابتة نسبيا والتي تعمل كوسائط بين المدخلات (المعلومات الواردة) والمخرجات (السلوكيات)، وتظهر من خلال الفروق بين الأفراد في كيفية التفكير والإدراك وحل المشكلات واتخاذ القرار والتعلم والمعتقدات والقيم الاجتماعية. وهي ما تحدد ميولاتنا المهنية والدراسية وتحدد كذلك كيفية تعاملنا مع المحيط وطبيعة علاقاتنا الاجتماعية.

2- التطور التاريخي لمفهوم الأساليب المعرفية:

انقسمت الدراسات التي اهتمت بالأساليب المعرفية تاريخيا إلى ثلاث مراحل أساسية. فحسب Kozhevnikov (2007) ان أولى هذه المراحل تبدأ منذ سنوات الأربعينيات وحتى نهاية الستينيات، كانت فيها الدراسات تتمركز حول الإجابة عن التساؤل المتعلق بأسباب الفروقات بين الأفراد في إدراكهم لوضعيات محددة، وبالتالي الاختلاف في استجاباتهم. وقد أثبت **Hanfman (1941)** أن بعض الأفراد يكون إدراكهم حسي والبعض الأخر يكون إدراكهم مفاهيمي، وذلك في مهام محددة؛ ولقد وضع فرضية إمكانية التصنيف (تصنيف الأفراد). كما وجد كل من **Witkin and Ash (1948)** أن بعض الأفراد يتأثرون بتغير خصائص المجال والبعض الاخر لا يتأثر بذلك. وفي هذه الفترة ايضا قام كل من **Klein (1951) and SCHLESINGER** بوضع مفهوم لما كان يسمى آنذاك بالاتجاهات الإدراكية Perceptual attitudes (الأساليب المعرفية اليوم) باعتبارها أنماط تكيفية لمتغيرات العالم الخارجي والتي تعدل العمليات المعرفية للفرد.

وأول الأساليب التي تم التعرف عليها هي أسلوب التسوية في مقابل الإبراز Leveling and Sharpening من طرف العالم **Klein (1951)** من خلال أبحاثة عن مدى دقة وكيفية قيام الأفراد بالحكم على التغيرات في المثيرات، ثم جاءت أساليب (Witkin(1954، الأسلوب المعرفي الاعتماد على المجال والاستقلال عن المجال، وتوالت الدراسات لتظهر حسب **Kozhevnikov (2007)** عشرة أساليب معرفية أخرى سنتطرق لبعضها لاحقا (أنظر عنصر الأساليب المعرفية) من بينها Constricted/flexible

control والذي ترجم اللغة العربية إلى أسلوب **التصلب والمرونة** وهو من متغيرات الدراسة الحالية. (Kozhevnikov, 2007)

المرحلة الثانية وتؤرخ من نهاية السبعينيات تميزت خاصة بانفجار في عدد الأبحاث التي تدرس علاقة المهام المعرفية المعقدة كمعالجة المشكلات واتخاذ القرار والتعلم بالأساليب المعرفية، بالإضافة لظهور الاتجاهات الثلاث التالية من الأبحاث (Kozhevnikov, 2007).

- **الاتجاه الأول** اهتم عموما بفرضيتين، أولا فرضية تعدد الأقطاب بدل ثنائية القطب المتعارف عليها سابقا، وثانيا فرضية تصلب او مرونة الأساليب المعرفية في حد ذاتها، وذلك باختلافها. ولا يقصد هنا الأسلوب المعرفي التصلب والمرونة بل مدى التصلب أو المرونة المعرفية في قطبي الأسلوب المعرفي الواحد. وخلصت العديد من الدراسات حسب **Kozhevnikov (2007)** إلى رباعية الأقطاب في أسلوب الاندفاع /التروي وأسلوب الاعتماد /الاستقلال عن المجال من خلال الكشف عن أقطاب جديدة (السريعين/ البطيئين، المرنين/المتصلبين).
- **الاتجاه الثاني** وهي الأبحاث التي ارادت توحيد الأساليب المعرفية والتي ظهرت في سنوات التسعينات كرد فعل لضبابية الأساليب المعرفية في محاولات لوضع نماذج موحدة. وأولى المحاولات اعتمدت على وجود بناء موحد يعتمد على الأسلوبين التحليلي – والحدسي analytical–intuitive والتي اعتمدت على الاختلاف المعرفي في وظائف نصفي المخ (النصف الأيسر يعالج المعلومات بطريقة تحليلية والنصف الأيمن بطريقة حدسية). ثم تلتها دراسة **Hayes & Allinson (1996)** واللذين قاما بتجميع قائمة من 29 أسلوبا معرفيا، وأرادا معرفة ما إذا كانت الأساليب المعرفية بناءات بسيطة او معقدة، أو أنها مفاهيم مختلفة تماما لنفس أبعاد الحدسي والتحليلي. كما اقترحت **Cools & al (2007)** في إطار هذا الاتجاه أسلوبا معرفيا يدمج بين الأسلوب المعرفي التحليلي والحدسي في معالجة المعلومات، وإمكانية تعدد الأساليب في قطب واحد الأسلوب المعرفي (العالم، التخطيطي، الابتكاري) knowing style, planning style, and creating style (أحد متغيرات الدراسة الحالية). (COOLS & DEN BROECK, 2007) واقترحت Riding & Cheema (1991) نموذجا أخرا يتكون من عائلتين من الأساليب المعرفية المتعامدة، الأسلوب الكلي أو الشامل والتحليلي wholistic–analytic وأسلوب اللفظي والصوري verbalizer–imager وهو ميولات الأفراد لتمثل المعلومات أثناء التفكير بطريقة لفظية أو صورية.
- **الاتجاه الثالث** وهو **أكثرها تعقيدا** فقد اهتم بالأساليب المعرفية في سياق العمليات المعرفية،

والقليل فقط من الدراسات استطاعت توضيح علاقة ميكانيزمات الأساليب المعرفية في سياق المعالجات المعرفية. ولعل أهمها دراسة **Nosal (1990)** أين اقترح نموذجا متعدد الأبعاد أسقط فيه 12 أسلوبا معرفيا ضمن مصفوف(شكل 01)، تتكون من محورين، المحور العمودي يمثل مستويات معالجة المعلومات والمحور الثاني الافقي والذي يعكس مختلف الميكانيزمات التنظيمية، والشكل التالي موضح للمحورين وموقع كل الأساليب المعرفية.

رسم توضيحي1 *مصفوفة نوزال (1990) Nosal*

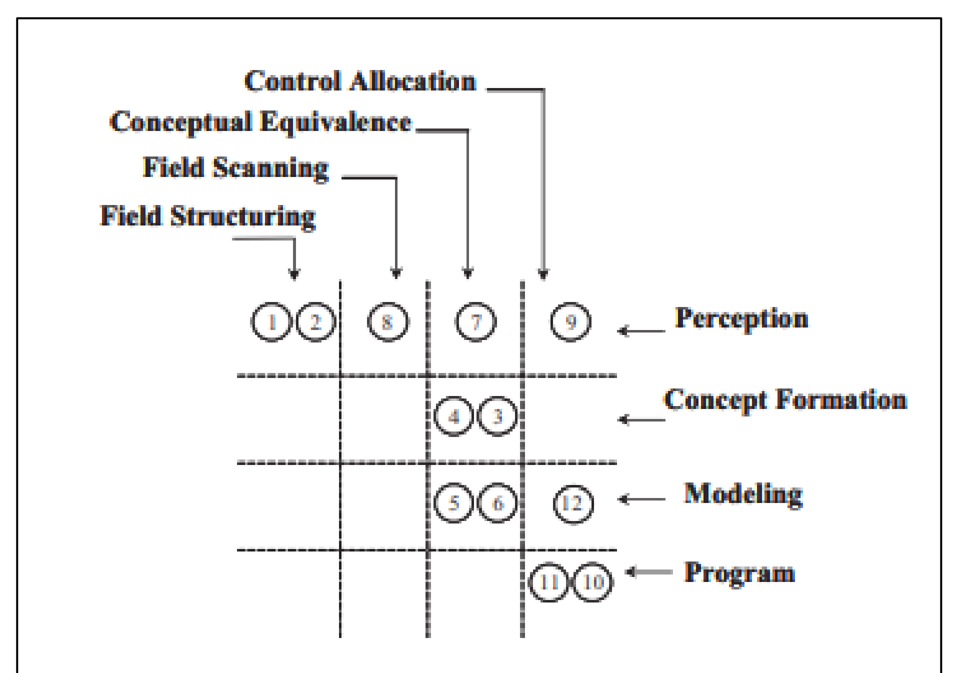


Figure 2. Cognitive styles in relation to metadimensions and levels of information processing according to Nosal's theory. 1 = field dependence–independence; 2 = field articulation (element vs. form articulation); 3 = breadth of conceptualization; 4 = range of equivalence; 5 = articulation of conceptual structure; 6 = tolerance for unrealistic experience; 7 = leveling–sharpening; 8 = range of scanning; 9 = reflectivity–impulsivity; 10 = rigidity–flexibility; 11 = locus of control; 12 = time orientation.

المرجع: (Kozhevnikov, 2007)

اما المرحلة الثالثة ومع التطور التكنولوجي، فتميزت بمحاولات الكشف عن الدعامات العصبية للأساليب المعرفية بالاعتماد على العلوم العصبية كالبحث عن الصلة بين بعض الأساليب المعرفية ومناطق المخ المختلفة، والذاكرة العملية. *(Kozhevnikov, 2007)*

3- الأساليب المعرفية كمحددات:

يرى **Sterenberg & Zhang (2011)** ان تشكل الأساليب المعرفية لدى الافراد يبدأ بتبني أو ابتكار بعض الطرق والاستراتيجيات في مواجهة مختلف المواقف الحياتية الظرفية والعابرة وقد تكون عفوية، ومع مرور الزمن والتكرار المستمر لهذه الاستراتيجيات فإنها تصبح تنظيمات معرفية ثابتة ومستقرة وشبيهة بسمات الشخصية. ويرجع ثبات واستقرار الأساليب المعرفية إلى مكوناتها، فالأساليب المعرفية تتكون من قاعدتين معرفيتين أساسيتين، الأولى تسمى بالقواعد الموضوعية Objective bases والأخرى بالقواعد الذاتية Subjective bases. وتعبر القاعدة الموضوعية عن الأنماط المعرفية الثابتة والتي تفعل بطريقة ألية لاشعورية، أي أنها متعلقة أساسا بقدرات الفرد كالذاكرة ولانتباه والإدراك والذكاء مثلا. أما القاعدة الذاتية Subjective basesفتتعلق أساسا بالاستراتيجيات المتبعة والمفضلة في المعالجة المعرفية، وتعتمد بشكل أساسي على الخبرات والتجارب الشخصية والانفعالية السابقة، وكذلك العمليات الميتامعرفية، بهدف تحديد ما هو الأحسن والأنسب بالنسبة للفرد ويكون ذلك بطريقة واعية ومقصودة وهادفة. (Sterenberg & Zhang, 2011, p. 35)

وما يجعل الأساليب المعرفية تعتبر معيارا ومقياسا يمكن الاعتماد عليه لتحديد الشخصية واعتبارها أقرب للسمات هو ثبات القاعدتين، وهذا ما يؤكده **Kozhevnikov (2007)**. أي أن القاعدة الأولى تتميز بالثبات ولا تتغير بتغير التجارب والخبرات. أما القاعدة الثانية أي الذاتية فتتأثر بالتجارب والخبرات والوضعيات ويمكنها أن تتغير ولكن بطريقة طفيفة، لا تؤثر بشكل كبير على الأسلوب المعرفي. (Kozhevnikov, 2007)

وانطلاقا من ان الأساليب المعرفية تتمتع بثبات نسبي، وأنها عموما حسب **Riding et Cheema (1991)** غير حساسة للسياقات والوضعيات المختلفة (sité dans Sterenberg & Zhang, 2011, p. 04) فان هذا ما يجعلها أقرب للسمات حسب **Meseck (1976)** (Sterenberg & Zhang, p. 106). كذلك وبحسب الشرقاوي: "تعتبر الأساليب المعرفية من الأبعاد المستعرضة في الشخصية، أي أنها في حد ذاتها من محددات الشخصية، وليست من وسائل المعرفة في مفهومها الضيق" (الشرقاوي، 2003، صفحة 239).

ودفع الثبات الذي تتميز به الأساليب المعرفية العديد من الباحثين إلى الاعتماد عليها بهدف التعرف والتفرقة بين الأفراد. ففي المجال المهني مثلا استعملت لتحديد الأفراد الأكثر ملائمة للقيام بمهام معينة،

وفي المجال المدرسي تم الاعتماد عليها لتحديد أنماط الأفراد وماهية أنسب الطرق لعملية التعلم الفعالة بالنسبة لهم.

ولا تقتصر قدرة الأساليب المعرفية بالتعرف على الأفراد وتصنيفهم وفق معايير معرفية معينة فقط، بل تتجاوز ذلك إلى إمكانية التنبؤ بسلوكياتهم في وضعيات معينة. وهذا ما جعل **Miller(1997)** و **Moor (1976)** يعتبرانها من أهم المتغيرات الفردية التي يمكن الاعتماد عليها للتنبؤ بسلوكيات الطلاب تجاه المواد المدرسة ونجاحهم او رسوبهم (DeTure, 2004). ويؤكد كذلك Pennycook et al., (2012) على أنه بتحديد الأسلوب المعرفي للفرد يمكننا تحديد سلوكياته والتنبؤ بها وبكيفية تعامله في وضعيات ما.

ومنه يمكننا القول ان الأسلوب المعرفي يعتبر من المحددات الثابتة في الشخصية، والتي تمكننا من التعرف على طريقة تعامل السائقين مع المعطيات الواردة والداخلية وكيفية إدراكهم للوضعية المرورية. وتتميز الأساليب المعرفية بمجموعة من الخصائص نذكرها في العنصر الموالي.

4- خصائص الأساليب المعرفية:

قام Witkin et al (1977) بإحصاء بعض الخصائص التي تميز الأساليب المعرفية نوجزها فيما يلي:

أولا: الأساليب المعرفية ترتبط بأشكال النشاط وليس بالمحتوى المعرفي بحد ذاته، فهي تعكس الفروق بين الأفراد في كيف ندرك، نفكر، نحل المشكلات، نتعلم، نبني علاقاتنا مع الأخر... إلخ.

ثانيا: الأساليب المعرفية ذات أبعاد واسعة. فهي أساليب لا تقتصر بتوضيح كيفية عمل الميكانيزمات المعرفية للفرد وفقط، بل تمتد إلى الابعاد الانفعالية والاجتماعية (العتوم، 2004، صفحة 328). وهي بذلك تعيد إحياء مصطلح الشخصية في علم النفس ككيان متكامل وليس كأجزاء مقسمة.

ثالثا: أنها ثابتة ولكن نسبيا، وهذا راجع كما ذكرنا أعلاه إلى ثبات القاعدة الموضوعية التي تخص الأساليب المعرفية، وإمكانية التغير في الأساس الذاتي لها نتيجة للخبرات الجديدة، وأن هذا التغيير لا يخل بشكل الأسلوب المعرفي في حد ذاته.

رابعا: الأساليب المعرفية ثنائية القطب (Dani, 1989, p. 18) **أو ثلاثية الأقطاب** (COOLS & DEN BROECK, 2007) ، ففي الدراسات النفسية من المعروف أنه في دراسات القدرات تكون ترتيبية، فكلما

زادت قيمتها كلما كان ذلك مرضيا (لأن قيمتها تتراوح من الصفر إلى اعلى الدرجات) أما الأساليب المعرفية فالأمر مختلف، فنجد التقييم يعتمد على أساس تصنيفي بالانتماء لأحد الأقطاب.

خامسا: إمكانية قياسها بوسائل لفظية وغير لفظية وهذا من شأنه إزالة العديد من الصعوبات المتعلقة بالمشاكل في القياس (الشرقاوي، 2003، صفحة 240).

5- بعض الأساليب المعرفية:

بعد التطرق لمفهوم الأساليب المعرفية وخصائصها، سنتطرق في هذا الجزء إلى بعض الأساليب المعرفية وسنركز في نهاية هذا العنصر على الأساليب التي تم قياسها في دراستنا الميدانية أي أسلوب التصلب/المرونة وأسلوب المفكر/العالم/المبتكر.

5-1- اسلوب الاعتماد على المجال الإدراكي في مقابل الاستقلال Field Independence versus Field Dependence:

تعتبر البحوث والدراسات المتعلقة بالإدراك البصري هي السبب في كشف هذا الأسلوب، ويعد هذا الأسلوب من أكثر الأساليب المعرفية دراسة (1980) Guilford. ويرى **(1981) witkin و Goodenough** ان هذا الأسلوب هو انعكاس لمدى الاعتماد على المعلومات الداخلية أو الخارجية في تحديد وتنظيم السلوك. فالأفراد المستقلون عن المجال يثقون في الإشارات الداخلية مما يجعلهم يقومون بفرض تعديل كبير للمعلومات المستقبلة. أما الأفراد غير المستقلين المعتمدين فيثقون وبصفة أكبر بالإشارات والمعطيات الخارجية ويدركونها كما هي دون تعديل.

ولقد بينت العديد من الدراسات المتعلقة بمعالجة المعلومات وجود فروق جوهرية بين الأفراد حسب الأسلوب المعرفي المعتمد على المجال، وذلك في طريقة ملاحظة مختلف جوانب المعلومة وتشفيرها وتخزينها واسترجاعها، وبالتالي في طريقة التفكير وإدراك العالم. فالمعتمدون على المجال يستقبلون المعلومات كما هي وبشمولية أكثر من المستقلون الذين يعتمدون على مقاربات تحليلية أكثر. (Tinajero & Paramo, 1997)

5-2-اسلوب التبسيط المعرفي في مقابل التعقيد Complexity versus Simplicity:

يعبر هذا الأسلوب المعرفي عن الفروق المعرفية بين الأفراد في ميولاتهم لإدراك العالم بطريقة معقدة أو مبسطة. أي أنه يعكس ميولات الأفراد لإدراك التشابهات أو الفروق بين المثيرات. (Green, 1985)

ويرى **Crockrtt (1981)** أن اصحاب الأسلوب المعرفي البساطة يتميزون بقدرة أقل في إدراك الفروق خاصة الاجتماعية، فعند الحكم على الأفراد مثلا يتميز أفراد الأسلوب المعقد بقدرتهم على إيجاد الفروق بين أفراد محيطهم، وبالتالي وضعهم في تصنيفات محددة، وهذا ما يكون أكثر صعوبة بالنسبة لذوي أسلوب التبسيط المعرفي. وكذلك فذوي الدرجات المرتفعة في أسلوب التعقيد لهم قدرة أكبر على التنبؤ بسلوكيات الغير والتعرف على الفروق بينهم وذلك عكس المتحصلين على درجات مرتفعة في أسلوب التبسيط. (site dans Schultz & Schul, 2017, p. 310)

5-3- اسلوب التسوية في مقابل الإبراز Leveling and Sharpening :

فالأفراد هنا يختلفون في الاستيعاب، فذوي أسلوب التسوية يميلون إلى استيعاب ودمج الأفكار الجديدة مع القديمة مع طمس الصورة الأصلية. أما ذوي الإبراز فيقومون بإضافة الأفكار الجديدة ومعالجتها بتحفظ بعيدا عن الأفكار الموجودة سابقا، وذلك بهدف الحفاظ على الصورة الأصلية (Riding & Rayner, 2000, p. 127). وحسب الشرقاوي فالأفراد الذين يتميزون بالإبراز يسهل عليهم التعرف على المعلومات المخزنة في الذاكرة، وذلك عكس الأفراد ذوي أسلوب التسوية والذين يصعب عليهم استدعاء ما هو مخزن بصورة دقيقة (الشرقاوي، 2003، ص 245).

5-4- اسلوب الاندفاع في مقابل التروي impulsivity vs reflectivity:

يرى أن يميل أفراد الأسلوب الاندفاعي حسب الشرقاوي (2003) إلى سرعة الاستجابة في موقف ما ولكن هذه السرعة تحول دون المعالجة الدقيقة والعقلانية للبدائل المتوفرة، فيجدون أنفسهم عادة منخرطين في سلوكيات مخاطرة وذلك (ص .244). ويرى (1997) ,J. Sternberg وجود فروق في الشخصية بين الأفراد الذين يميلون لأسلوب الاندفاع أو التروي، فالمندفعون يسجلون مستويات أقل من القلق بخصوص احتمالية الخطأ، ويميلون غالبا إلى التفكير في الفوائد المرجوة بدلا من التفكير في تجنب الخسائر، أما فيما يخص أداء المهام فيحددون معايير لها تكون منخفضة نسبيا، وأيضا فالحوافز تجاه إتقان المهام غالبا ما تكون منخفضة، وأخيرا يولون اهتماما أقل لرقابة الذات(p.140) .

5-5-اسلوب التركيز في مقابل الفحص:Focusing Vs Scanning

في دراسة حول الانتباه قام **Garden & Long (1962)** بإعداد تقرير حول وجود فروق في أنماط مسح وملاحظة المثيرات عند الأفراد، فبعض الافراد يتميزون بمسح واسع ومكثف للمثيرات وهذا مقارنة بغيرهم الذين يتميزون بالضيق. (site dans Saklofske & Zeidner , 1995, p. 401)

ويتخصص هذا الأسلوب المعرفي بدراسة الفروق بين الأفراد في سعة وتركيز الانتباه، حيث يتميز من يميلون لأسلوب التركيز بالتركيز على عدد محدود من عناصر المجال فيكون مجال الانتباه ضيقا ودقيقا، والعكس تماما عند الأفراد ذوي أسلوب الفحص أو المسح حيث أنهم يمتازون بانتباه أوسع للمثيرات المحيطة بهم أو التي يتعرضون لها (الشرقاوي، 2003، ص 246).

وحسب عدنان يوسف العتوم " يتميز أصحاب أسلوب التركيز بوضوح الأهداف وبدرجة عالية من تركيز الانتباه والتأني في المعالجة المعرفية أو الاستجابة أو اتخاذ القرارات. أما أصحاب الأسلوب الفحص السطحي كما يسميه البعض فيتميزون بالنظرة السطحية للأمور والسرعة وضيق الانتباه من حيث مدته وعدد المثيرات التي تتم متابعتها، مما يجعل ردود افعالهم وقراراتهم متسرعة وخاطئة" (العتوم، 2004، ص 331).

وتعتبر كل الأساليب المعرفية السالفة الذكر من المحددات المعرفية للشخصية، إلا أن الباحث في تناوله لموضوع الأساليب المعرفية وسلوكيات المخاطرة لدى السائقين الشباب اختار أسلوبين معرفيين هما أسلوب التصلب والمرونة ذو البعدين، والأسلوب المعرفي (العالم، التخطيطي، الابتكاري) ذو الثلاثة أبعاد، وسيتم التطرق لهما فيما يلي:

5-6-أسلوب التصلب والمرونة (constricted vs flexible contrôle):

تجدر الإشارة أنه يمكن أن نجد تسمية هذا الأسلوب باللغة الإنجليزية تحت مسميين الأول هو constricted vs flexible contrôle والثاني هو Cognitive Flexibility . يعتبر أسلوبي التصلب والمرونة من أكثر المتغيرات دراسة في الأساليب المعرفية في الأدبيات العربية والعالمية، ولقد عرفته ميسون على أنه " أسلوب معرفي ذو قطبين يعني بالفروق بين الأفراد الذين يتسمون إما بالقبول التام أو الرفض التام لمختلف الأفكار والمواقف الحياتية، مع مقاومة كل ما هو جديد وغير مألوف، وإما ان يتسموا بتحمل الغموض وقبول التغير والإقبال عليه والقدرة على التكيف مع المواقف الحياتية" (ميسون، 2010، ص 56)

وعرف **Morris & Mansell (2018)** التصلب على أنه مثابرة وإصرار الفرد في الاعتماد على أنماط سلوكية (الإقدام أو الإحجام) /معرفية (الانتباه)، ويكون استخدامها متكررا حتى في المواقف التي لم يعد فعالا فيها. أما أصحاب الأسلوب المعرفي المرونة وبالرغم من ان الفرد هنا قد شكل نمطا معرفيا

/سلوكيا معينا للاستجابة وفق موقف معين، فانه يغير من نمط تفكيره وسلوكياته بما يتناسب مع الموقف المعاش، خاصة إذا كان النمط الأول للاستجابة غير فعال في الموقف المحدد.

ولقد أعطى كل من ساراشو (1978) Saracho والزغلول تعريفان متقاربان جدا لهذا الأسلوب المعرفي، فحسب **Saracho** يشير هذا الأسلوب عموما إلى الفروق بين الأفراد عند وصف نفس المثيرات والوضعيات، بما في ذلك المثيرات المتناقضة أو الجديدة. ويصف هذا الأسلوب الدرجة التي يقوم فيها الفرد بالتحكم والحد من انتباهه تجاه هذه المثيرات ذات الصلة بالموضوع ويمنع ردود الفعل المتصلة بها. فالأفراد ذوي الاسلوب المتصلب يميلون إلى استعمال تدابير مضادة للتغلب على تأثير الإشارات الدخيلة غير المدركة، فيلجؤون إلى تجنب ردود الفعل الانفعالية أثناء استقبال المثيرات ويقاومون التغيير في بيئتهم وذلك من خلال الحفاظ على الإعدادات الإدراكية كما هي لأطول مدة ممكنة. وفي المقابل يكون أصحاب الأسلوب المعرفي المرن أكثر راحة في المواقف التي تحوي مثيرات متناقضة أو دخيلة حسب N. Saracho (1987).

وأما الزغلول فيرى أن هذا التصنيف يعكس الفروق الفردية من حيث قابلية الأفراد للتأثر بمشتتات الانتباه والتناقضات المعرفية في المواقف التي يتعرضون لها. فالأفراد الذين يمتازون بنمط التصلب هم أقل قدرة على استبعاد مشتتات الانتباه في الموقف، وذلك يرجع إلى قدرتهم المتدنية في إدراك المشتتات. في حين أن ذوي الأسلوب المرن يدركون المشتتات جيدا وأكثر تمييزا للتناقضات المعرفية الموجودة في الموقف وبالتالي لهم القدرة لاستبعادها (الزغلول و الزغلول ، 2009، ص 90).

ولقد قمنا بإعداد الجدول التالي استنادا على التعريفات السابقة وكذلك دراسات كل من ميسون (2010)، Jonassen & Grabowski (1993)، Whyte & Karolick, (1996) لنوضح فيه أهم خصائص بعدي أسلوب التصلب والمرونة:

جدول 1

يمثل الفروق بين قطبي أسلوب التصلب والمرونة

	المتصلبون	المرنون
المواضيع	تقبل أو رفض مطلق (تطرف)	مرنون في حياتهم اليومية واتخاذ قراراتهم ويسايرون المواضيع غير المعتادة

الغموض	عدم تحمل	تحمل الغموض
مواقف جديدة	أنماط سلوكية ثابتة وقد تكون متصلبة	يبحث ويتأقلم مع المواقف الجديدة بسهولة
اجتماعيا	ضعف في فهم العلاقات المعقدة	قدرتهم على التكيف الاجتماعي عالية
المعتقدات	متسلطة وعدم التسامح مع المختلفين	يعترفون بأخطائهم ويتقبلون تصحيح أراءهم
التعلم	لا يبحثون عن الجديد فيكتفون بمكتسباتهم	يرغبون في التعلم والتغيير
المشتتات والتناقضات	يتأثر إدراكهم بالمشتتات والتناقضات	لا يتأثرون بمشتتات الانتباه (تركيز عال)
الانفعالات	يتجنب الانفعالات كمصدر للمعلومات	يعتمد على الانفعالات كمصدر للانفعالات
مصادر المثيرات	الداخلية أهم والخارجية بنسبة أقل	مثيرات داخلية وخارجية معا

اعداد الباحث

وعلى العموم ومما سبق، يمكننا القول إن هذا الأسلوب يعبر على مدى إدراك الفرد لمشتتات الانتباه والتناقضات الموجودة في مجال إدراكه، فالمرنون مثلا يتميزون بتحمل المواقف التي تتسم بالغموض ويمكنهم التأقلم فيها ويبحثون دائما عن التجارب الجديدة. وبالعودة إلى مفهوم سلوك المخاطرة (الفصل الرابع) نجده كذلك أنه سلوك يتميز بالبحث والانجذاب للوضعيات الجديدة والتي تتسم بالغموض وعدم التأكد من نتائجها المحتملة. ومما سبق ووفق علاقة متعدية فالأفراد المخاطرين عموما يمكن أن نفترض انهم من ذوي الأسلوب المرن، أما غير المخاطرين فهم من ذوي الأسلوب المتصلب. بالإضافة لذلك ومن الجانب الانفعالي فالمرنون يعتمدون بصورة أكبر من المتصلبين على الانفعالات كمصدر للمعلومات والمتعارف عليه فالانفعالات يمكن أن تؤثر سلبا على سلوكيات السياقة، وعليه ووفق نفس العلاقة يكون المرنون مخاطرين. غير أن نتائج دراسة Rezaeei et al (2021) تنفي هذا الافتراض و**أثبتت أن**

المرنون في السياقة غير مخاطرين. هذه الاحتمالات والافتراضات دفعتنا إلى تبني هذا المتغير (اسلوب التصلب والمرونة) في هذه الدراسة والتساؤل عن طبيعة العلاقة بين السائق الشاب المخاطر وأسلوب التصلب والمرونة وكذلك السائق الشاب المخاطر ومدى اعتماده على الانفعالات كمصدر للمعلومات. وهذا ما سنحاول الإجابة عليه في الدراسة الميدانية.

5-7- الأسلوب المعرفي (العالم، التخطيطي، الابتكاري) knowing style, planning style, and creating style :

يعتبر هذا الأسلوب المعرفي من الأساليب المعرفية الحديثة جدا والذي قدمته **كولس Cools** سنة 2007 كنتيجة لدراستها التي اهتمت بالأساليب المعرفية الموحدة (ذات القطبين)(bipolar) unitary أي الأساليب التي تعكس متغيرا أو سمة واحدة بحدين متناظرين، وبهدف وضع جسر بين النظرة الموحدة والنظرة المتعددة للأساليب المعرفية قامت Cools(2007) بوضع نموذج الأسلوب المعرفي (العالم، التخطيطي، الابتكاري) والذي يعد أسلوبا معرفيا متعددة الأقطاب multudimentional. (COOLS & DEN BROECK, 2007)

ولقد بني هذا الأسلوب نتيجة محاولة دمج أسلوبين معرفيين هما أسلوب التفكير التحليلي (منطقي، نقدي، ميال إلى الحقائق والتفاصيل) في مقابل الشمولي (حدسي، تركيبي، إبداعي، منفتح على التجربة، قادرة على التعامل مع العديد من المدخلات) وأسلوب التفكير المفاهيمي (الميال إلى التفكير بطريقة تجريدية) في مقابل التجريبي (أكثر واقعية وتجريبية). ونتج من دمج هذين الأسلوبين أسلوب واحدا يتكون من ثلاثة أبعاد وهي الأسلوب الابتكاري creating style (شمولي ومفاهيمي)، الأسلوب التخطيطي planning style (التحليلي والتجريبي)، الأسلوب العالم knowing style (التحليلي والمفاهيمي). (DEN BROECK et al., 2003).

ولقد قامت كولس واخرون (2007) COOLS & DEN BROECK بتحديد مجموعة من الخصائص التي تميز كل أسلوب، نلخصها فيمايلي:

- **الأسلوب العالم knowing style:** الأفراد ذوي هذا الأسلوب يبحثون عن الحقائق والمعلومات، ويرغبون في معرفة ماهية الأشياء والأمور وبدقة، ويحاولون الاحتفاظ بالحقائق والتفاصيل والطريقة الصحيحة التي تسير بها، ويميلون إلى اتخاذ قراراتهم بالاعتماد على تحليل عميق للحقائق والتفاصيل. هم أيضا بارعون في حل المشكلات والمسائل المعقدة خاصة إذا أمكنهم إيجاد الحلول المنطقية والواضحة لها.

- **الأسلوب المخطط planning style:** ويتميزون بحاجتهم للهيكلة، فيميلون للتنظيم والتحكم في الأمور ويفضلون العمل في الأماكن التي تتبع قوانين واضحة. ولتحقيق أهدافهم يعتمدون وبصورة كبيرة على التحضير والتخطيط. كما انهم يتميزون بأنهم أكثر من يرغبون ويلحون على احترام القواعد والقوانين لذلك نجدهم أكثر الأفراد تجنبا للمخاطرة.
- **الأسلوب الابتكاري creating style:** هم الأشخاص الذين يعتمدون على حدسهم في المرتبة الأولى، ويميلون إلى الابتكار والخوض في تجارب جديدة. **يرون المشكلات على أنها تحديات**، ولا يحبون القواعد والإجراءات بل يميلون إلى الحرية والغموض.

بالرغم من ان الدراسات حول هذا الأسلوب المعرفي ومهمة السياقة منعدمة عالميا وعربيا (في حدود إطلاع الباحث)، إلا أنه قد يعتبر مؤشرا معرفيا جيدا لتحديد والتمييز بين السائق المخاطر وغير المخاطر. فالفرد ذي الأسلوب المعرفي المخطط قد يكون فردا يحترم القوانين عموما وقوانين المرور أثناء السياقة ولا يميل إلى المخاطرة. أما الأفراد ذوي الأسلوب المعرفي الابتكاري فحاجتهم وسعيهم للتجارب الجديدة وعدم خضوعهم للقواعد والقوانين عموما والقوانين المرورية أثناء السياقة قد يجعل منهم سائقين مخاطرين. وهذا ما برر اعتمادنا على هذا الاسلوب وما سنحاول الإجابة عليه في هذه الدراسة.

6- العمليات والأساليب المعرفية وسلوك السياقة:

يعتبر البعد المعرفي في مهمة السياقة من أكثر المهام اليومية تعقيدا. فالسائق يقوم بعملية البحث عن مؤشرات في وضعيات محتملة غير مرغوبة (تعيق تحقيق الأهداف المرجوة باختلافها)، ويكون ذلك من خلال معالجة وتقييم المثيرات الحسية في بيئة تتميز بالتغير المستمر نتيجة لحركة المركبة. وكل هذا بهدف التعرف السريع على كل المعلومات المهمة، وإلغاء غير المهمة بهدف ترجمتها وتفعيل السلوك المناسب، مما يجعل عملية الكشف هذه تتطلب مستوى عال من الكفاءة في المعالجة المعرفية. (Antoine Bailet, 2006, p. 206)

وحسب (1993) Dominique Fleury فالمعالجة المعرفية في السياقة تكون على مستويين: الأول على مستوى نوع المحيط ويقصد به المحيط الاجتماعي المروري أو الصورة العامة كالتجمعات السكانية، الطريق السيار أو الطرقات الجبلية. والثانية على مستوى المؤشرات التي تسمح بالتعرف المسبق على العوائق (المطر، الحصى،). ويعتبر الباحث أن الفروق بين السائقين في المعالجة المعرفية يكون عموما نتيجة لاختلاف في مدى الاعتماد على المستويين، فالمبتدئ يكون اعتماده على المستوى الأول

بصورة كاملة فهو يقوم بمعالجة كل المعلومات دون إلغاء للمعلومات غير المهمة، أما المحترف فمعالجته للمحيط تكون وفق منهج محدد يتم فيها إلغاء العديد من المثيرات غير المهمة. فالمحترف يبسط هذه الصورة في حين أن المبتدئ يتركها مليئة بالمثيرات وتكون أكثر تعقيدا. ويضيف Dominique Fleury أن طريقة هذه المعالجة للمعلومات تعتبر سمة في الشخصية لان تفضيلات الافراد الشخصية تعتبر موردا قويا في توجيه المحتوى المعرفي الخاص بهم. وستتضح علاقة العمليات المعرفية بالشخصية أكثر من خلال شرح كيفية المعالجة المعرفية في السياقة.

تعتمد المعالجة المعرفية أولا على المعلومات الواردة من المستقبلات الحسية، فتعالج بعض المعطيات بطريقة أوتوماتيكية ووعي لعدم أهميتها في المهمة المرورية، وبعضها يتم معالجتها كذلك أوتوماتيكيا ولكن بطريقة لاشعورية بالاعتماد على خصائصها (خصائص المثير كالشدة والعتبة)، وبذلك يتم التعرف على الاشكال والحواجز والأشخاص من خلال دور الذاكرة طويلة المدى والتي تحوي كل المعارف الثابتة واللازمة لفهم الوضعية والمثيرات. فالسائق يتعرف على المثيرات المهمة ويقوم بمقارنتها بالمسجلة في الذاكرة طويلة المدى، هذا ما يفسر سبب قيام السائق بسلوكيات معينة نتيجة للشكل العام للوضعية.

ومن امثلة لذلك عندما يلمح السائق مجمعا سكنيا من بعيد في طريق وطني يتوقع (الذاكرة طويلة المدىmémoire à long terme) وجود تفاعل مروري (حقيقة ثابتة عند كل الأفراد) فيكيف سلوكه بإنقاص السرعة، ثم يتم تفعيل الذاكرة العرضية mémoire épisodique كتعرضه لحادث مروري سابق عند الدخول لمجمع سكني سابقا أو لتفاعل مروري انتهى بشجار حاد. هنا في هذه الحالة قد يختار السائق سلوكا مناسبا يكون أكثر حذرا. فالسلوك المتبنى يعتمد على الذاكرة الطويلة للصورة العامة، والذاكرة العرضية تهدف للاستعداد للقيام بسلوكيات معينة. فالسائق يقوم معرفيا بتحليل الوضعية المرورية من خلال الرجوع إلى خبراته المرورية ثم يقرر بعدها القيام بالسلوك المناسب للوضعية. فالخبرات الشخصية المرورية هي ما تفسر الفروق في المعالجة المعرفية، وبالتالي الفروق بين الأفراد في السلوك. وهذا ما يؤكده Reuchlin(1990) بأن الفروق في المعالجة المعرفية مرتبط بالفروق الفردية في الشخصية. (sité dans Antoine Bailet, 2006, p. 207)

وكما أشرنا إليه سابقا في عنصر "الأساليب المعرفية كمحددات". وأشرنا إلى انها تتكون من قاعدتين الأولى هي القاعدة الموضوعية Objective bases والتي تتمثل في القدرات الفرد الثابتة كالذاكرة والانتباه

وهي مقابلة للمستوى الأول وكذلك الذاكرة طويلة المدى mémoire à long terme من المستوى الثاني، أما القاعدة الثانية هي القاعدة الذاتية Subjective bases في الأساليب المعرفية والمتمثلة الاستراتيجيات الثابتة نسبيا، المفضلة والمتبعة في المعالجة المعرفية وتكون نتيجة للخبرات والتجارب الشخصية السابقة فهي مقابلة لعمل الذاكرة العرضية mémoire épisodique في السياقة. وهذا ما يؤكد حسب رأينا أن الأساليب المعرفية تعتبر متغيرا أساسيا يمكننا من تحديد جوانب من شخصية السائق وفهم الفروق بين السائقين من خلال التعرف على الأنماط المفضلة في التفكير والإدراك وحل المشكلات أثناء السياقة. وهذا ما يؤكده (2011) Danno والذي يشير إلى أهميتها في التنبؤ بسلوك السائقين وكذلك لضرورة إدماجها ضمن اختبارات الحصول على رخصة السياقة.

وبالرغم من الأهمية الكبيرة لهذه المتغيرات عموما، فالدراسات المتعلقة بها وبالمتغيرين المعرفيين محل الدراسة الحالية في حدود اطلاعنا تكاد تكون منعدمة. ونذكر منها دراسة يحي باي وآخرون (2013) والتي اهتمت بالأسلوب المعرفي الاندفاع في مقابل التروي وخلصت الدراسة إلى أن السائق الشاب الجزائري عموما هو سائق يتميز بالأسلوب المعرفي المتروي غير الدقيق، وكذلك عدم وجود فروق تعزى لمتغير الجنس في الوضعيات المرورية في الأسلوب المعرفي التصلب والمرونة. ودراسة Lambert & Fleury, (1993) حول أسلوب الاعتماد على المجال وخلصت الدراسة إلى أن متغير السن والأسلوب المعرفي يمكن الاعتماد عليهما للتنبؤ بأداء السائق.

وفيما يخص المحددات المعرفية الخاصة بالدراسة الحالية فنجد دراسة Rezaeei et al (2021) التي بحثت عن علاقة الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة وبعض سمات الشخصية بسلوك السياقة والتي خلصت إلى أن هذا الأسلوب يتوسط العلاقة بين بعض متغيرات الشخصية والمخاطرة. أما فيما يخص الأسلوب المعرفي (المبتكر، العالم، المفكر) فلم يتم تسجيل أي دراسة في سلوك السياقة الخطرة. وتأتي هذه الدراسة في محاولة لتبيان الأهمية العلمية والعملية لهذا النوع من المتغيرات.

خلاصة:

عند الحديث عن المحددات المعرفية عند السائق الشاب المخاطر نحن نتحدث عن تحديد جانب من جوانب الشخصية والمتمثل في الأساليب، أي التعرف على طريقة المعالجة المعرفية المفضلة والتي يستعملوها السائقون في حياتهم اليومية لمعالجة المثيرات المختلفة. هذه الطريقة هي ما سيحدد توجه السلوك

المناسب للوضعية حسب كل فرد. لذلك تأتي هذه الدراسة للتعرف على هذه المحددات المعرفية لدى السائق الشاب المخاطر من خلال متغيري الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة وأسلوب (العالم، المبتكر، المخطط) ومعرفة مدى إسهامها في التنبؤ بسلوك السياقة الخطر لدى هذه العينة.

الفصل الثالث:

المحددات الانفعالية وسلوك السياقة الخطر

تمهيد

1- مفهوم الانفعالات

2- الانفعالات كسمة وكحالة

3- نظريات الانفعالات

4- نظرية الانفعالات الفارقية

5- تباين الانفعالات

6- الانفعالات وسلوكيات المخاطرة

خلاصة

تمهيد

تعتبر مهمة السياقة هي المهام التي تحتاج إلى كفاءة عالية في العمليات المعرفية من إدراك وانتباه واتخاذ قرارات وحل مشكلات، وأي عامل إضافي يؤثر في سيرورة هذه العمليات قد يؤدي لمشكلات في المعالجة المناسبة للمعلومات الواردة، وبالتالي لحدوث أخطاء وتشوهات في الإدراك تكون تبعاته كارثية. ومن بين المتغيرات المؤثرة في العمليات المعرفية بأنواعها نجد متغير الانفعالات. وسنتطرق في هذا الفصل لبعض النقاط المتعلقة بالانفعالات عموما، ثم سنتطرق إلى الانفعالات الفارقية باعتبارها من بين متغيرات الدراسة لننهي هذا الفصل بعنصر الانفعالات والسياقة الخطرة.

1- مفهوم الانفعالات:

عرف مفهوم الانفعالات خلافا كبيرا بين الباحثين وتباينت منذ ظهوره وتعددت تعريفاته والمقاربات التي تناوله الباحثون من خلالها. ولعل هذا ما دفع بعض الباحثين إلى عزل ما يعتقدون (كل حسب انتمائه العلمي) أنه المؤشر أو الأساس في السلوك الانفعالي، مما أنتج عددا كبيرا من التعريفات والتي لم توفق في إعطاء تفسير متكامل للظاهرة الانفعالية. (Niedenthal et al., 2009, p. 13)

ولقد حاول الكثير من الباحثين وضع مفهوم موحد للانفعالات بالاعتماد على التعريفات المتوفرة ومحاولة تصنيفها وتكوين مفهوم جامع مانع لها. ولعل أهمها التعاريف التي جاءت في دراسة Kleinginna, Jr & Kleinginna (1981) أين قاما بجمع أكثر من 92 تعريفا للانفعالات من مختلف المصادر المتعلقة بالانفعالات بين سنتي 1872 – 1981(108سنة). وخلصت الدراسة إلى وجود 11 اتجاها من التعريفات نذكر منها:

- الاتجاه الذي يعرفها على أنها أحاسيس ومشاعر feeling يختبرها الفرد ويعبر عنها على أنها ممتعة/مزعجة ويمكن قياسها عن طريق الاستمارات.
- الاتجاهات المعرفية للانفعالات والتي تؤكد على عمليتي الإدراك/التفكير باعتبارهما من مظاهر الانفعالات، وتؤكد هذه النظرة كذلك على أنه بتوفر المثير المناسب تتفعل سلسلة من النشاط الانفعالي: استقبال المثير حسيا، التقييم حسيا، تصنيف الانفعال، البحث في الذاكرة الانفعالية، ثم التخطيط أو وضع الميكانيزمات الضرورية للتعامل مع الوضعية.

- التعريفات التي تؤكد على أهمية المحفزات الخارجية للانفعالات، والتي وفقها تفعل بالمثيرات الخارجية وسياق الوضعية كالتحفيز أو العقاب الذي يحدد الانفعال. فالانفعالات هنا ليست من يوجه السلوك بل العوامل الخارجية.
- الاتجاه او التعريفات التي تنظر للانفعالات على أنها استجابات فيزيولوجية وعصبية، أي أن الانفعالات تعتمد إعتمادا كليا على الميكانيزمات الفيزيولوجية والعصبية كتدخل الجهاز العصبي المركزي والتالاموس.
- التعريفات التي ركزت على التعابير السلوكية للانفعالات (العضلات، التنفس، الصوت، لون البشرة، العين...إلخ).
- التعريفات التي اعطت للانفعالات المفهوم التكيفي وذلك بأنها ظاهرة جوهرها تكيفي وفق الظروف والمعطيات، وتحتوي في طياتها على ثلاث عمليات: أولها عملية فك شفرة décodage كل الوضعيات بهدف التعرف على معناها بالنسبة للفرد، ثانيا تنظيم استجابة فورية بتسخير كل الجوانب اللازمة المتوفرة عند الفرد، وأخيرا مجموعة من الاستجابات على المستوى الفيزيولوجي، التعبيري، السلوكي والمعرفي. (Philippot, 2011, p. 79)

والملاحظ للاتجاهات السابقة يجد ان الصعوبة التي واجهها الباحثون لتحديد مفهوم شامل للانفعالات كانت كيفية الربط بين المكونات المعرفية للانفعال، الأحاسيس، المكونات الفيزيولوجية والعصبية للانفعال والسلوكيات التعبيرية والتكيفية. لذلك فقد حاول **Kleinginna, Jr & Kleinginna (1981)** وضع تعريف للانفعالات يجمعان فيه ما سبق، ووفقهما الانفعالات هي نتيجة لمجموعة معقدة من التفاعلات **بين العوامل الذاتية** (أي كيفية إدراك الفرد للمثيرات، وكذلك دور الخبرات والتجارب) **والعوامل الموضوعية** (الواقع والمثيرات الخارجية كما هي حقيقة)، تتوسطها أنظمة هرمونية وعصبية، وذلك وفق سلسة من العمليات التي تدفع:

- لظهور أحاسيس (أي كل استقبال محايد للمثيرات الخارجية) وما يلازمها من تجارب انفعالية سارة أو مزعجة.
- ثم تفعل عمليات معرفية المتصلة بالانفعالات (الانتباه، الإدراك، الذاكرة)، وبذلك يتم تقييم التجربة الانفعالية هل هي مرغوب فيها أولا.

- وعلى أساس هذه الأحاسيس والتجربة الانفعالية وكيفية تقييمها، تحدث تعديلات فيزيولوجية وعصبية مصاحبة لنوع الانفعال كتزايد دقات القلب والتوتر العضلي وغيرها، مما يؤدي إلى بروز سلوكيات تعبيرية تكيفية وقد تكون غير تكيفية. وتتوافق هذه النظرة مع نظرة موراي(1988/1964) في كتابه المترجم الدافعية والانفعال حيث وضح أن الانفعال لا يكون إلا بعد تقدير الموقف من طرف ميكانزيم ما، واقترح سلسلة من العمليات تتمثل في الإدراك، التقدير، الانفعال ثم التعبير وأخيرا الفعل. **وحسب (Scherer(2000** فالانفعالات هي تعبير عن حلقات من التغيرات المنسقة في عدة مكونات (تفعيلات فيزيوعصبية، تعبيرات حركية، أحاسيس ذاتية وأيضا ميولات للفعل وعمليات معرفية) وذلك كاستجابة للأحداث أو المثيرات الخارجية أو الداخلية ذات الأهمية بالنسبة للفرد. (sité dans Borod, 2000, p. 138)

أما حديثا، وحسب **Kagan (2007)** فالعديد من المتخصصين في علم النفس اليوم، يرون ان فكرة الانفعالات الإنسانية هي فكرة مجردة تشير إلى أربعة ظواهر مختلفة ولكنها متصلة ببعضها البعض هي:

- التغير في النشاط الدماغي لتحديد المحفزات وكذلك النشاط العصبي اللاإرادي.
- الإدراك والوعي بالتغيرات في الأحاسيس feeling والتي تتميز بانها ذات خصائص حسية جسدية.
- تفعيل العمليات المعرفية بهدف ترجمة و/أو وصم الأحاسيس feeling سواء الداخلية او الخارجية بالكلمات أو الرموز.
- الاستعداد للاستجابة السلوكية من خلال النشاط الحركي.

ويضيف Kagan (2007) أنه وبالرغم من أن أصل كل الانفعالات هو التغيرات في النشاط العصبي في الدماغ، إلا أن العامل الأساسي هو "الوعي بالتغير في الأحاسيس". فالأفراد الذين يوجهون انتباههم نحو التغيرات المدركة للأحاسيس يمكنهم من جهة تجاهلها أو من جهة اخرى تقييمها ووضع معنى لها، وحتى تسميتها وفق سياق اجتماعي ولغوي وثقافي. وأغلب المثيرات المحيطة الخارجية لا تثير الأحاسيس إلا إذا كانت ذات درجة معينة من الشدة عكس المثيرات الداخلية، والتي يعطيها المخ الأولوية في معالجتها في النخاع الشوكي (بمثابة ردة فعل) قبل إرسالها للمهاد والقشرة المخية، بينما تتم معالجة المثيرات الحسية الخارجية في البداية بواسطة المهاد أولا، باستثناء مثيرات حاسة الشم والتي تكون مباشرة في القشرة المخية.

وفي ضوء ما سبق يمكننا القول إن تفاعل الفرد بمكوناته النفسية والفيزيولوجية والعصبية والمعرفية مع المثيرات ذات الأهمية سواء كانت داخلية أو خارجية، ينتج منه ما يسمى بالانفعالات وهدفها الأساسي هو إزالة التوتر الناتج من الوضعية المعاشة.

2- الانفعالات كسمة أو كحالة:

تعتبر صفة السمة أو الحالة في الانفعالات من الخصائص التي يتوجب الإشارة لها لفهم متغيرات دراسة ما فهما أعمق. فالسمة في الانفعال تشير إلى خصائص في الشخصية، وحسب Lazarus (1991) فهي ليست انفعالات بالمعنى الحرفي، بل هي ميولات واستعدادات لانفعال ما. فعند القول إن سائقا معين هو سائق يتسم بالغضب فهنا لا نصف تجربة انفعالية (الحالة الانفعالية) بل نصف استعدادا انفعاليا وميولا نحو الغضب في الاستجابة، مهما تنوعت الوضعيات.

فالفرد الذي يتسم بالانفعالية (الغضب مثلا) حسب Lazarus (1991) لا يكون غاضبا دائما، ولكنه يغضب بتكرارات أكثر من الغير. أما الانفعالات كحالة فهي استجابات محددة نتيجة للتفاعل مع وضعيات معينة ويمكنها أن تظهر أو تختفي بالاعتماد على المعطيات الداخلية والخارجية المتوفر (p. 46). فالانفعال كسمة هو عبارة عن بناء مميز للفرد في علاقته بالمحيط، وليست انفعالا لأنها استعداد للاستجابة بحالة انفعالية ما تمكننا التنبؤ بتردد وشدة **الحالة الانفعالية** وكذلك المعطيات المثيرة لها، ويضيف **Lazarus**أن الحالة في الانفعالات تتصف بدرجة من عدم الثبات في الاستجابات فهي تظهر فقط في سياقات معينة. غير أن الانفعالات كسمة تعني أن الفرد يتسم بصفات شخصية تجعل من الانفعالات كحالة أكثر تكرارا من الغير، فكلما كان انفعال ما كحالة أكثر تكرارا وثباتا في الحياة اليومية فانه يمكننا الجزم أن هذا الانفعال يعتبر سمة.(p.47)

وهذا ما يؤكده izard (1977) باعتباره السمة الانفعالية على انها ميولات الفرد نحو تجارب انفعالية محددة وبتكرارات ثابتة نسبيا في حياته اليومية؛ ويضيف أيضا أن عامل الزمن يعتبر عاملا أساسيا للتفرقة بين السمة والحالة، وأن الحالة الانفعالية تتميز بالشدة أكثر من السمة الانفعالية، وأن السمة والحالة لا تختلفان في نوعية التجربة الانفعالية المعاشة (p. 5). وتجدر الإشارة أن هذه الاطروحة تركز بصورة أكبر على الانفعالات كسمة من خلال نظرية الانفعالات الفارقية.

3- نظريات الانفعالات:

لقد تعددت النظريات المفسرة للانفعالات لذلك سنتطرق في هذا العنصر لأهم النظريات مع مراعاة ترتيبها الكرونولوجي.

ففي نهاية القرن التاسع عشر قام كل من Carl Lange & William James (s.d) بتطوير فكرة عن الانفعالات بأنها ظواهر ناتجة عن الأحاسيس الجسدية يقوم الفرد بتصنيفها على أنها انفعالات. فنحن نحس بالخوف لأننا نرتعش وبالغضب لأن نبضات القلب قوية وسريعة، والسعادة لأننا نبتسم. والتجربة الانفعالية ماهي إلا تغيرات جسدية وأنماط محددة من الإثارة الجسدية تخص كل انفعال (sité dans Mesken, 2006, p. 16).

غير أن هذه النظرة لم تجب عن التساؤل القائل بكيفية تأثر التغيرات الجسدية بالأحداث المعاشة كالاستجابة بالغضب لسلوك غير مناسب أو السعادة للفوز في مسابقة ما. أيضا فيما يخص أنماط الإثارة الجسدية، فنجد دقات القلب تتسارع كردة فعل ليس للغضب فقط ولكن للفرح أو الخوف أيضا.

في سنة 1927 قام الباحثان Cannon and Bard بوضع نظرية تشير إلى أن الوضعيات والأحداث المعاشة تؤدي لتغيرات جسدية وكذلك لتجارب انفعالية في نفس الوقت، ولكنهما لا يؤثران في بعضهما البعض. فالأحاسيس الجسدية هي تعبير عن الجانب الحسي للتجربة الانفعالي (sité dans Mesken, 2006, p. 17). وقد أجابت هذه النظرية عن أهمية الوضعيات والاحداث المعاشة ولكنها لم تعطي إجابة عن سبب قيام الأفراد باستجابات مختلفة لنفس الوضعية المعاشة.

وقدم الباحث Schechter (1966) نظريته المسماة بنظرية العاملين Two-Factor theory، والتي كانت من أكثر النظريات تأثيرا في هذا المجال لاعتمادها على أهمية التقييم المعرفي للعالم الخارجي كعامل أساسي، وبداية الأبحاث المعرفية في هذا المجال والتي تعتمد على ان لكل انفعال استجابته الفيزيولوجية الخاصة به، بالإضافة لأن لكل انفعال معاش يعتمد على تقييم معرفي. فنمط الإثارة الفيزيولوجية قد يكون من الصعب تحديده وربطه بانفعال معين، ولكن الانفعال المعاش يعتمد بصورة كبيرة على ظروف الوضعية بحد ذاتها. أي ان الإثارة الفيزيولوجية تحدد شدة التجربة الانفعالية وأسلوب القراءة المعرفية للوضعية (كيفية إدراكها) يحدد نوع الانفعال (sité dans Mesken, 2006, p. 17).

وتعتبر نظرية التقييم appraisal theories من النظريات المهمة في الانفعالات، ويعتبر العالم Lazarus (1966) من روادها. وتعتمد هذه النظرية على عملية تقييم الوضعيات المعاشة معرفيا سواء

الداخلية أو الخارجية، فنجد التقييم الأول Primary appraisal والذي يقوم على مدى ملائمة الاحداث المعاشة مع أهداف الفرد، كأن يقوم بتقييم الوضعية على انها تشكل تهديدا. والتقييم الثاني secondary appraisal والذي يتعلق بعملية التأقلم أو التكيف وكيف سيستجيب الفرد للوضعية. فالفرد هنا يقيم مدى قدرته على التعامل مع الوضعية (Mesken, 2006, p. 18). فنوع الانفعال وشدته يعتمد على مدى التوافق والتفاعل بين التقييم الأول والثاني، أي الانفعالات السلبية مثلا تكون نتيجة لتقييم أولى (خوف، غضب) لتهديد ما، وإن عدم فاعلية التقييم الثاني لمواجهة هذا التهديد يزيد من شدة الانفعال السلبي وبالتالي تأثيره السلبي يكون واقعا. أما في الحالة الثانية وحتى لو كان تهديد الأهداف واقعا في التقييم الأولى من جهة ولكن التقييم الثانوي يشير إلى قدرة الفرد على التعامل معه بكفاءة فهنا يكون المعاش الانفعالي إيجابيا.

وحسب هذه النظرية فكل من التقييمين الأولى والثانوي يتكونان من مجموعة من ثلاث تقييمات تحتية معرفية أخرى لكل منهما وهي:

التقييم الأول يتكون من التقييمات الثلاثة التالية:

- **ارتباط الأهداف Goal relevance** فالأحداث غير المرتبطة بأهداف الفرد غير مثيرة للانفعالات،
- **تطابق الأهداف Goal congruence** فعند تطابق الهدف مع الحدث تتولد الانفعالات الموجبة وعدم تطابقها تتولد الانفعالات السالبة.
- **مدى انخراط الأنا Type of ego-involvement**، وهو التقييم الأخير لهذا البعد، ويشير إلى مدى تأثير الحدث على كل ما يمس مثلا تقدير الذات أو القيم.

التقييم الثاني كذلك يتكون من ثلاث تقييمات تحتية وهي:

- **اللوم أو الافتخارBlame or credit** والتي تعبر عن مدى مسؤولية الفرد أو الأخر عن الحدث المعاش.
- **القدرة على التأقلم Coping potentiel** وتعبر عن مدى قدرة الفرد على التعامل مع الموقف.
- **توقعات المستقبل future expectations** وتتمثل في توقع الفرد حول الوضعية، أي أنها ستتغير للأفضل أو الأسوأ.

إن التفاعل بين هذه التقييمات التحتية فيما بينها هو ما يولد مجوعة من الانفعالات عددها 15 انفعالا مختلفا(حسب هذه النظرية) وكل انفعال له إعداداته واستجاباته الخاصة. (Mesken, 2006, p. 18)

فمثلا انفعال الغضب يتولد نتيجة ارتباط الوضعية بالهدف ويرافقها تعارض فيهما، وكذلك تورط شخص أخر للومه.

وتعتبر نظرية التقييم من أكثر النظريات مناسبة لدراسة الانفعالات كحالة، وهذا لقدرتها على إعطاء شرح وتفسير للتفاعل بين الحدث والفرد والانفعال الناتج عن هذا التفاعل، وهذا ما جعلها حسب كل **من** Mesken (2006) ، Levelt (2003) مناسبة جدا للدراسات المتعلقة بدور الانفعالات في سلوك السياقة (Mesken, 2006, p. 20)

غير أن الدراسة الحالية، وبالنظر لأهدافها التي تبحث عن المحددات الانفعالية للسائق المخاطر، اهتمت بشكل أكبر بالانفعالات بصفتها سمة وفق نظرية الانفعالات الفارقية لايزارد، والتي سيأتي التعرض لها فيما يلي.

4- نظرية الانفعالات الفارقية:

يرى Strongman (2003) ان إيزارد أسهم في تطوير فهمنا كثيرا للانفعالات من خلال سلسلة من المقالات والكتب التي عالجت نظرته لهذا المتغير، من خلال النظرية الفارقية للانفعالات(DET) Differential emotions theory. وهدفت هذه النظرية إلى معالجة أربعة نقاط مهمة وهي: التعقيد الكبير للانفعالات، فهم كل جوانب الانفعالات(النشاط العصبي والغدي والحشوي، التجارب الذاتية، السلوك التعبيري)، وضع إطار يتيح التعرف والتمييز بين ما هو انفعال متعلم وماهو فطري، وكذلك التعرف على أنماط الاستجابات الانفعالية –المعرفية والحركية.(p. 116)

وسميت هذه النظرية بالفارقية Differential emotions theory (DET) لاعتمادها أساسا على الانفعالات المنفصلة discret emotions باعتبارها تجارب/دوافع متميزة ومتفردة عن بعضها البعض. ولقد بنيت هذه النظرية على خمس افتراضات هي:

1- الانفعالات الأصلية fondamental emotions العشرة والتي تعتبر المحفز الأساسي للسلوك الإنساني.

2- كل انفعال أصلي متفرد بحوافزه وفينومولوجيته وتجربته.

3- الانفعالات الأصلية مثل الفرح والغضب والعار تؤدي لتجارب شعورية مختلفة ومنفصلة وبالتالي سلوكيات مختلفة.

4- الانفعالات تتفاعل فيما بينها فيمكن لانفعال ما ان يفعل، يضخم، يطفئ انفعال ثان.

5- العمليات الانفعالية تتفاعل وتؤثر على الإستتبابية الإدراك المعرفي والجهاز الحركي. (Izard C. , 1977, p. 43)

وتعتبر الانفعالات الأصلية هي نواة هذه النظرية بحكم دورها في تطور الشخصية وطريقة عملها.

4-1- الانفعالات الأصلية DISCRETE EMOTIONS:

وتدعى ايضا بالانفعالات المنفصلة أو الأساسية أو القاعدية، وهي عشرة انفعالات تعتبر أساس النظرية الفارقية نظرا لاستقلالها عن بعضها من حيث الخصائص والدوافع. وحسب نظرية DET فالانفعال هو عملية معقدة لها جوانب عصبية–فيزيولوجية، عصبية–عضلية، وفينومونولوجية:

- **على المستوى العصبي–الفيزيولوجي:** يعرف الانفعال على انه نمط من النشاط الكهروكيمياوي في الجهاز العصبي وخاصة في القشرة المخية وحصان البحر الجهاز اللمبي، the basal ganglia، the facial and trigeminal nerves، وكذلك تساهم الأعصاب الجلدية في الوجه والمستقبلات في العضلات الوجهية في الانفعال على المستوى العصبي الفيزيولوجي.
- **على المستوى العصبي العضلي:** فلكل انفعال نشاط ونمط على مستوى الوجه ثم على مستوى الجسم: الوضعيات، الحركات، الصوت، حشوي وغددي.
- **على المستوى الفينومولونوجي:** فالانفعال يعرف خاصة على انه محفز للتجارب وخاصة التي تكون فورية ودالة بالنسبة للفرد. فالتجربة الانفعالية قد تكون شعورية ومستقلة تماما عن النظام المعرفي، ولكل انفعال هنا نشاطه التعبيري الخاص به.

عند تفعيل النظام العصبي الفيزيولوجي للانفعال عبر البرامج الفطرية تفعل أنماط وجهية وجسمية معينة، والتغذية الرجعية لهذه الأنماط تتحول إلى أشكال شعورية، والنتيجة هي الانفعالات المنفصلة Discrete emotions والتي تعتبر محفزا ودافعا للسلوك وذات معنى. وبذلك وبالنسبة للفرد تتحدد الانفعالات ذات المعنى المحبب وتحقق الراحة (الانفعالات الإيجابية) وكذلك الانفعالات المنبهة للخطر والصعوبات والتي تحتاج تفعيل سلوك التجنب (الانفعالات السلبية). (Izard C. , 1977, p. 48)

4-2- أنواع الانفعالات

حسب النظرية الفارقية للانفعالات فالنظام الانفعالي البشري يتكون من 10 انفعالات قاعدية وهي:

– **الاهتمام Interest:** هو أكثر الانفعالات الإيجابية تكرارا في الحياة اليومية، ويعتبر مصدرا للدوافع وخاصة المهمة للتعلم وتطوير المهارات والإبداع. انفعال الاهتمام يكون نتيجة زيادة في الإثارة العصبية كنتيجة لوضعية جديدة أو تغير في الوضعية المعاشة، وفي حالة الاهتمام يبدي الفرد علامات الانتباه والفضول وكذلك الانبهار (Izard C. , 1977, p. 85).

– **الفرح Joy:** ويعتبر من أكثر الانفعالات رغبة، وحسب (1977) Izard فإن انفعال الفرح يعتبر نتاج ثانوي للأحداث أكثر من كونه نتيجة لجهد مباشر للحصول عليه، أما (1962) Tomkins's يرى أنه نتيجة لانخفاض حاد ومفاجئ في الإثارة العصبية. فانفعال الفرح مع انفعال الاهتمام معا يرفعان من درجة اجتماعية الفرد.(p. 86)

– **المفاجأة Surprise:** هي ليست انفعالا حقيقيا، فالمفاجأة هي حالة انتقالية ناتجة من زيادة حادة من الإثارة العصبية الناتجة عادة من الأحداث المفاجئة. وله وظيفة مهمة جدا وهي وضع الجهاز العصبي في وضعية محايدة عن كل الانفعالات السابقة المعاشة في اللحظة تحظيرا للاستجابة الانفعالية التالية المناسبة للوضعية/التغير المفاجئ. (Izard C. , 1977, p. 86)

– **الحزن Sadness:** يصفها إيزارد على انها حالة من الطوارئ تكون نتيجة فشل حقيقي أو متخيل للارتقاء لمعايير ذاتية أو اجتماعية، يشعر الفرد بالوحدة والإحباط والانعزال اجتماعيا. ولها وظيفة تواصلية بالذات والمحيط مع الفرد وتخبراه أنه ليس بخير. كما تدفع الفرد إلى الاستجابة لمشاكله الخاصة والمحيطة به وهذا فعل يؤدي للتقليل من حدة الطوارئ. (Izard C. , 1977, p. 87)

– **الغضب Anger:** وهو انفعال قد يزعج مستقبله، وغالبا ما يكون نتيجة تقييد جسدي أو نفسي أو التدخل في النشاط الموجه للهدف المراد تحقيقه. يكون الإحساس بغليان الدم حسب إيزارد ويصبح الوجه ساخنا وبسرعة كبيرة يتم حشد الطاقة التي تعمل على توتر العضلات وتوفر إحساسا بالقوة والشجاعة والثقة والاندفاع. ولكن يجب التفريق هنا بين الغضب والعدوانية. (Izard C. , 1977, p. 88)

– **الاشمئزاز Disgust :** يمكن تشبيهه بالغضب ولكنه مختلف عنه في معاشه ودوافعه وله ميزاته الخاصة. فأي مادة غذائية فاسدة تسبب التقزز والاشمئزاز وقد يحس الفرد وكأنه مريض بالمعدة وله رغبة في التقيؤ. فهذا الانفعال يدفع الفرد إلى الابتعاد. وتزامنه مع الغضب (الهجوم) ينتج سلوكا تدميريا (Izard C. , 1977, p. 89)

– **الازدراء Contempt**: وهو انفعال غالبا ما يكون ملازما للغضب أو الاشمئزاز أو كلاهما. وهذا ما سماه **إيزارد(1972) Izard** بثلاثي العداء hostility triad . وحسب المنظور التطوري قد يكون الازدراء ناتجا من الحاجة للاستعداد لمواجهة خصم خطير. أما اليوم فهو انفعال يعكس الإحساس بالفوقية superior (القوة، أكثر ذكاء، أكثر تحضرا). ويعتبر هذا الانفعال انفعالات "باردا" يميل إلى نزع الطابع الشخصي للفئة أو الفرد المستهدف. ومن الصعب إيجاد وضائف مفيدة لهذا الانفعال إلا في حالة التعبير عن الخسائر أو الأعداء في حالة الحروب والجرائم والاضطهاد. (Izard C. , 1977, p. 89)

–**العداء نحو الذات:** وهو انفعال مركب من ثلاثي العداء كما حددنا سابقا من الغضب ، الاشمئزاز والازدراء ولكنها موجهة نحو الذات (Izard C. et al., 1993)

– **الخوف Fear**: ويعتبره (1997) Greenberg & Paivio انفعالا غير تكيفيا يولد عند الفرد صورة للذات بأنها ضعيفة وهشة، وإحساس كبير بعدم الأمان (p. 223). وهو انفعال يتميز بخاصية تسمح له بحفظ التجارب والتي لا يمكن نسيانها في الذاكرة ويمكنه استدعائها من خلال استدعاء نشط أو من خلال الاحلام. ولهذا الانفعال سمية كبيرة وقد يكون خطيرا بالنسبة للفرد، كما انه قد يكون غير تكيفي كما أشرنا. يفعل الخوف نتيجة إثارة عصبية قوية وسريعة ناتجة عن خطر حقيقي أو متخيل. فالقلق وعدم اليقين والشعور بنقص الأمان والكارثة الوشيكة يصاحبها انفعال الخوف الشديد وقد يمتد إلى الشلل. يقوم هذا الانفعال بتسخير كل الطاقات المتوفرة لتفادي الخطر (Izard C. , 1977, p. 90). وبذلك فالفرد الذي يتوقع الخطر ويقرر تفادي مواجهته فهو بذلك يتفادى الانفعال المصاحب للوضعية المتوقعة.

– **الذنب Guilt**: يشبه هذا انفعال العار ولذلك فلقد اعتبر Tomkins(1963) أن العار والخجل والذنب هي مفاهيم مختلفة لنفس الانفعال. غير أن انفعال الذنب يتميز بظهوره أين يقع خطأ في المعتقد والدين مثلا ويحس الفرد أنه مسؤول شخصيا. فالعار يكون نتيجة لاستجابات الأخرين ولكن الذنب نتيجة لتقييم الفرد لنفسه، وعند الإحساس بالذنب يشعر الفرد بأنه ليس على صواب مع الأشخاص المظلومين مثلا. معرفيا يحفز الذنب التفكير والانشغال المعرفي فيرتبك وبشكل مستمر عكس الخجل اين ترتبك أفكار المرء مؤقتا. قد يؤدي الشعور بالذنب الشديد والمزمن إلى شلل عن أداء الوظائف اليومية، ومن جهة اخرى قد يؤدي إلى زيادة الإحساس بالمسؤولية الشخصية. (Izard C. , 1977, p. 92)

– **العار/الخجل Shame/Shyness**: يعتبر هذان الانفعالان من الانفعالات التي يصعب التفرقة بينهما وهذ لتقاربهما في العديد من الصفات، فالعار والخجل كلهما انفعالان مرتبطان بمفهوم الذات، أي عند تفعيل

هذين الانفعالين تفعل عملية معرفية لتقييم الذات وذلك بطريقة متصاعدة، فيميل الفرد إلى إدراك نفسه على انه عاجز وغير كفؤ (الخجل) وعاطفيا مجروح emotionally hurt في العار، فيسيطر الإدراك المتزايد بالذات على الوعي مؤقتا وهذا ما يؤدي إلى إعاقة العمليات المعرفية وسيرورتها الطبيعية. وحسب (1979) Buss فالانفعالين متعلقان بالقلق الاجتماعي، وحسبه فالعار ينشأ عن الكشف أو الفضح أما الخجل فهو ناتج من تجارب جديد أو الظهور العلني. والخجل موجه أكثر نحو المستقبل أكثر من العار ويركز على ما قد يحدث عكس العار الذي يركز على الماضي (sité dans Izard & Hyson, 1986, p. 152) ، ويعتبر (1997) Greenberg & Paivio انفعال الخجل من الانفعالات الأساسية غير التكيفية، فهي تعكس إحساس الفرد بأنه ليس في المستوى ودون قيمة وأنه سيء، غير قادر ولا يستحق العناء، وهو انفعال نتيجة لعملية تعلم خاطئة يجب تصحيحها (sité dans Philippot, 2011, p. 223).

4-3- الأنظمة الفرعية المكونة للشخصية حسب TED:

تفترض هذه النظرية أن الشخصية هي نظام معقد يتكون من 6 أنظمة فرعية: نظام الإستتبابية homeostatic، نظام الانفعالاتemotion ، النظام المعرفي cognitive systeme، النظام الإدراكي perceptual systeme، نظام الموجه drive systeme والنظام الحركي motor systeme. وكل جزء من هذه الاجزاء يعتبر مستقلا في حد ذاته، ولكنه يؤثر ويتفاعل مع الأنظمة الأخرى.

ونبدأ بالنظام الانفعالي حيث يعتبر **إيزارد** الانفعالات في هذه النظرية على أنها تنظيم في الشخصية وتعبير عن التجربة الذاتية وتعطي معنى للوجود الإنساني (Izard C. , HUMAN EMOTIONS, 1977, p. 45) فسواء أكانت هذه الانفعالات متعلمة أو فطرية فإنها متصلة ببعضها في علاقة ديناميكية ثابتة. لتشكل نظاما تحفيزيا motivational system ذات وظيفة تكيفية (Izard C. , HUMAN EMOTIONS, 1977, p. 49).ويقصد بنظام الإستتبابية homeostatic الشبكة من التفاعلات المرتبط، الألية ولا إرادية بقيادة الأنظمة الغدية والدموية والتي توصف بانها مساعدة لنظام الانفعالات، وعملها تنظيم والحفاظ على الانفعال عند تفعيلها. أما النظام الموجه للفعل drive system ويقصد بها التغيرات التي تحدث على مستوى الأحشاء والدوافع المرتبطة بها كحاجات الإنسان من الجوع والعطش والحاجة الجنسية وغيرها. وهذه التغيرات يمكنها أن تؤثر أو تتأثر بالانفعالات ولا يمكن تجنبها فتؤثر وتتأثر بالانفعالات، مما يجعلها جانبا مهما في الشخصية والسلوك. (Izard C. , 1977, p. 44)

أما **النظام الإدراكي** فيتعلق خاصة بالجهاز العصبي البارا سمبتاوي والذي يعتبر الأساس في عملية استقبال المعلومة ويهدف إلى جمع أكبر قدر من المعلومات من المحيط (Izard C. , 1977, p. 152).

وتجدر الإشارة هنا أن الانفعالات المنفصلة أو النظام الانفعالي يمكن أن يظهر درجة من الاستقلالية في التفاعل عن النظام المعرفي وخاصة في المرحلة الأولى من الطفولة، أي أن الطفل أو الرضيع معد بيولوجيا من خلال النظام الإدراكي للاستجابة انفعاليا للمدخلات بطرق محددة بدقة. (Ackerman & al., 1998)

النظام المعرفي *cognitive systeme* وحسب Izard C (1977) يتمثل في تدخل كل من الذاكرة التحليل والتخيل (التوقع) وهذا فورا بعد تفعيل النظام الانفعالي. ويتفعل النظام الانفعالي بعد تدخل النظام المعرفي بالعمليات كالتذكر والتخيل في عملية عكسية. فالتأثير بين النظام الانفعالي والنظام المعرفي يسير في الاتجاهين ومتبادل، وهيمنة أحدهما على الأخر دليل على فاعلية أداء الشخصية (p. 64). كما أن التفاعل بين النظام الانفعالي والنظام المعرفي(ميكانيزمات التحليل والتخزين) تنتج دوافع وأفعال أكثر تعقيدا مما يمكن أن ينتجها النظام الانفعالي وحده (p. 149).

النظام الحركي motor systeme أو النشاط الحركي وهو عبارة عن التحركات العضلية الجسدية أو من الوجه والتي يتبعها الفرد للتعبير عن انفعال ما، فمثلا نجد فعل الهروب للتعبير عن الخوف والتجنب للتعبير عن الغضب، ويتفاعل النظام الحركي مع النظام الانفعالي كذلك بنفس الطريقة تفاعل المعرفي –الانفعالي، فالنجاح في النشاط الرياضي يتبعه الفرحة والاهتمام المتزايد، أما الفشل فيه فيتبعه الغضب، العار وحتى احتقار الذات.(Izard C. , 1977, p. 64)

وحسب نظرية DET فكل من النظام الانفعالي، النظام المعرفي، النظام الإدراكي والأنظمة الحركية motor systems هذه الأنظمة الأربعة هي محددات خصوصية السلوك البشري، فالسلوك الانفعالي ينتج عن التفاعل المتناسق بينها (Izard C. , 1977, p. 45) مما يؤدي إلى أربعة أنواع من الدوافع أو الظواهر التحفيزية.

4-4- الظواهر التحفيزية:

وهي أربعة دوافع: الموجهاتthe drives الجسدية أو الحشوية، الانفعالية، التفاعل الانفعالي– المعرفي، والبناء أو السكيمات الانفعالية–المعرفية.

- **فالدوافع الجسدية أو الحشوية** (الموجهات) هي دوافع تنتج عن عجز أو تغيرات في الأنسجة كالجوع والعطش والحاجة الجنسية والألم. وهي دوافع لا يمكن التحكم بشدتها ولا تجنبها حتى الإشباع (Izard C. , 1977, p. 44)
- أما **الانفعالات** فدوافعها عادة ما تكون نتيجة لتغيرات في الوضعية بهدف التكيف ومستقلة عن الدوافع الحشوية كالجوع والعطش. وهي غير دورية أي أنها لا تظهر بغياب المحفزات ولا ترتبط بالتغيرات الحشوية، بالإضافة لأنه يمكن التحكم بشدتها وكثافتها ومدتها، ويمكن تجنب بعضها من خلال التعلم والتجربة (Izard C. , 1977, p. 51).
- **التفاعل الانفعالي – المعرفي: An affect–cognition interaction** وهي دوافع تنتج من تفاعل النظام الانفعالي مع النظام المعرفي (Izard C. , 1977, p. 45). فمثلا انفعال الخوف يقوم بتفعيل معرفي للتقييم التجربة المعاشة (إدراك الفرد) وكذلك مقارنتها بالتجارب السابقة للخوف المشابهة (الذاكرة) ومعاشها، وبذلك يكون التفاعل من خلال تقييمان تقييم الأول يكون من خلال طريقة إدراك الفرد الوضعية المعاشة والأحاسيس المتوقعة منها، والثاني من خلال تقييم للتجربة المعاشة سابقا والأحاسيس المرافقة لها حيث يتم استرجاعها من الذاكرة، ومن خلال هذا التفاعل تتولد أحاسيس وانفعالات ميولات توجه السلوك في اتجاه محدد، أي الهروب أو المواجهة مثلا.

إن هذا النوع من التفاعل لا يغير الأحاسيس المعاشة (باعتبارها ثوابت لا تتغير) بل يقوم بربطها بالأفكار والصور المتغيرة. وبذلك يصبح الإحساس بالانفعال هو الجزء الثابت من البناء أو السكيما الناتجة من البناء المعرفي الانفعالي. (Ackerman et al., 1998, p. 93)

- **البناء الانفعالي المعرفي Affective Cognitive structures**: ويعتبر هذا الدافع تنظيما نفسيا انفعاليا معرفيا Affect –cognition، وهو ظاهرة ثابتة ناتجة عن التفاعل المتكرر بين انفعالات أو أنماط معينة من الانفعالات بإعدادات معرفية معينة. فهذا البناء المعقد المعرفي الانفعالي سيكون لاحق ما يسمى بـ **التوجه الانفعالي– المعرفي affective–cognitive orientation** والذي يعتبر حسب إيزارد من محددات الشخصية، وسمة كالعداء والقلق والاكتئاب. سيطرة أحد أنواع الدوافع يؤدي إلى التحكم بسلوكيات الفرد وتصبح ما سماه بالمحدد الأولى للسلوك .primary determinant of behavior (Izard C. , 1977, p. 44)

ولقد أكد Izard (1977) على ان **البناء المعرفي الانفعالي** يتمثل في العلاقة الديناميكية والثابتة نسبيا بين الانفعالات ودوافعها وبعض العمليات المعرفية (الأفكار والمعتقدات)، (p. 45). وهذا ما يحدد نمطا ثابتا في الشخصية أو السمة.

4-5- مراحل التفعيل الانفعالي:

في البداية يحدث تغيير في النمط أو مستوى النشاط الكهروكيمياوي في النظام العصبي وذلك كنتيجة لتغيرات في الأحداث الداخلية أو الخارجية ناتجة عن التفاعل بين الفرد ومحيطه (ذاكرة، صورة، أفكار أو أي نشاط يؤثر على الميكانيزمات العصبية). وهذا ما ينتج عنه جملة من البيانات الجديدة "المعلومات". هذا التغير في مستويات الأنماط أو النشاط العصبي يفعل تعابير الوجه المحددة فطريا والتغذية الحسية الراجعة sensory من الوجه تولد التجربة الذاتية الخاصة بالانفعال القاعدي fondamental، في لحظة تفعيل الانفعال تنخرط جملة من الأنظمة (الغدية-الهرمونية، الجهاز القلبي والدموي، التنفسي، الحشوي وغيرها) في التضخيم أو التنظيم.

وتجدر الإشارة هنا أن قمع التعابير الوجهية جزئيا أو كليا لا يمنع التجربة الانفعالية والشعور بها، وهذا ما يؤدي أحيانا إلى ظهور التعبيرات الدقيقة micromomentary expressions، وقد يلعب هذا التحكم الإرادي دورا في تنظيم التجربة الانفعالية (IZARD & BUECHLER, 1980, p. 169)

4-6- أنماط الانفعالات:

يرى Izard(1977) ان الأنماط الانفعالية هي تجربة انفعالين منفصلين أو أكثر في نفس الوقت أو تسلسل سريع لها، قد تكون الانفعالات مرتبطة فيما بينها بعلاقة ديناميكية ثابتة نسبيا: فبعض الانفعالات مرتبطة ارتباطا هرميا فالإثارة والاهتمام قد يتطور إلى المفاجأة ومنها الخوف أو الفرح. وقد ترتبط بعض الانفعالات بعلاقة منظمة تحت ظروف معينة: فانفعال الاهتمام (الفضول والبحث) يرتبط أحيانا في علاقة متذبذبة بالخوف (احتمالية الخطر)، وانفعال الازدراء كذلك يرتبط أحيانا بانفعال الفرح مثلا في حماس المحاربين. (p. 49)

وعن كيفية بناء هذا النمط الانفعالي فهو ناتج عن الظهور المتكرر والمنتظم لانفعالين قاعديين أو أكثر وتفاعلهم مع بعض الإعدادات المعرفية مما ينتج البناء الانفعالي-المعرفي أو الاتجاه ونمط (تحدثنا عنه سابقا على أنه من أنظمة الشخصية)، هذا البناء أو النمط ينتج عنه انفعال كسمة ثابتة نسبيا، والذي يظهر عند توفر إعدادات محددة (IZARD & BUECHLER, 1980). فمثلا التفاعل المتكرر والمنتظم لانفعالي

الاهتمام والخوف (باعتبارهما انفعالين منفصلين) وارتباطهما معرفيا بالمخاطرة والهروب من الخطر للإثارة والمتعة ينتج عنها اتجاه أو سمة انفعالية معرفية تعرف بالبحث عن المتعة. وأيضا عند تفاعل نفس الانفعالين معرفيا بالبحث عن المخاطرة بهدف الاستكشاف، في هذه الحالة يصبح التوجه أو السمة المعرفية–الانفعالية عبارة عن فضول فكرى intellectual curiosity (Izard C. , 1977, p. 49).

ومن أمثلة الأنماط الانفعالية وفق النظرية الفارقية نجد:

القلق: حسب هذه النظرية فالقلق يعتبر متغيرا معقدا، فهو نمط معقد من ست انفعالات المنفصلة كالخوف كانفعال أساسي له وثم الغضب والعار والذنب بالإضافة لانفعال الاهتمام. وأهمية هذه الانفعالات هنا متغيرة حسب كل فرد ومعاشه. (Izard C. , 1977, p. 93)

الاكتئاب: وهي أكثر تعقيدا من القلق، الانفعالات المنفصلة فيه عادة ما تتمحور حول الخوف، الغضب، الازدراء، الاشمئزاز، الذنب، الخجل. فالغضب والازدراء والاشمئزاز موجهة كلها في نفس الوقت نحو الذات والأخر. (Izard C. , 1977, p. 94)

العداء نحو الذات Inner– directed hosttility : عرف إيزارد العدائية على أنها نمط انفعالي معقد من تفاعل ثلاث انفعالات قاعدية وهي الغضب والاشمئزاز والازدراء، وهذا التفاعل إذا توفرت إعدادات معرفية معينة قد يتطور إلى توجه معرفي انفعالي (Izard C. , 1977, p. 97) ويصاحب العداء نحو الذات شعور بعدم الكفاءة والملائمة وهو مرتبط بلوم الذات وتقدير منخفض لها (Izard C. , 1991, p. 225) . ويعبر هذا الانفعال عن موقف ذهني عدائي ومستمر موجه نحو الذات، وهو دليل على تقييمات معرفية سلبية للذات وسلوكياتها، وهو شعور ونزعة لكره الذات وتمنى الأذى لها أو حتى الفعل بأذيتها، ويضيف Izard انه شعور وتمنى الأذى والإحراج وحتى الخسارة ولكن دون البعد اللفظي أو السلوكي. (p. 25)

5– تباين الانفعالات:

كما عرفنا سابقا الانفعالات على انها استجابات سريعة تظهر من خلال التفاعل بين العمليات المعرفية والتجارب الشخصية للانفعال والأثار الفيزيولوجية والمعالجات المعرفية. بالإضافة لذلك، فالانفعالات تتميز كذلك بخاصية أنها متباينة من الانفعالات الموجبة كالفرح مثلا إلى الانفعالات السالبة كالحزن والاشمئزاز. وتقييم الأفراد وشعورهم تجاه التجربة الانفعالية affect على انها ممتعة أو غير ممتعة في وضعية ما هو ما يحدد ما إذا كان الانفعال موجبا أو سالبا.

والانفعالات الموجبة عموما تعزز السلوك المرغوب في الوضعية واستمراره، فالشعور Affect الممتع (الموجب) يدفع الفرد إلى الانخراط والتعامل مع المحيط والمشاركة في النشاطات التي يتكيف فيها. أما الانفعالات السالبة فعلى العكس تماما تدفع بالسلوك التجنبي إلى الواجهة وتنذر الفرد بعدم قدرته على التكيف (Gellman, 2020, p. 754).

ويرى **Lazarus (1991)** أن هذا التصنيف للانفعالات وفق درجة المتعة من طرف الفرد نفسه قد لا يكون صحيحا دائما، فانفعال الغضب مثلا قد يصنفه البعض على انه انفعال سلبي وقد يصنفه البعض الأخر – من يعاني الاكتئاب مثلا – على انه مريح، خاصة في حالة توجيه الغضب نحو الأخر (p. 5). لذلك فإنه يعتقد بان الانفعال قد يكون موجبا أو سالبا بالاعتماد على طريقة تركيز الفرد فيه. وحدد **Lazarus** ثلاث احتمالات وهي:

- التركيز على العلاقة غير الممتعة والضارة بين الفرد والوضعية يثير انفعالا سلبيا بسبب توقع عدم القدرة على التكيف.
- التركيز على الشعور الذاتي بالانفعال.
- التركيز على النتائج المحتملة من التكيف مع الموضوع.

فنتائج هذه الاحتمالات قد لا تكون بسيطة، لأنها قد تكون تبعات موجبة لانفعالات سالبة والعكس صحيح. وهذا ما يجعل هذا المعيار أي تصنيف الانفعالات إلى موجبة أو سالبة موحلا Moody حسب تعبير لازاروس (Lazarus, 1991, p. 6).

ويضيف إيزارد Izard (1977) أن هذا التصنيف عموما صحيح، ولكنه يبقى فضفاضا وغير دقيق. فالغضب مثلا لا يجب وصفه بالسلبي والسيء دائما. فرغم كونه قد يكون دافعا للإيذاء وذو عواقب صحية واجتماعية سلبة، إلا انه مرتبط كذلك بالرغبة في الحياة والدفاع والحفاظ على المكتسبات الشخصية وحتى لتصحيح اللاعدالة الاجتماعية. الخوف كذلك مرتبط بالحفاظ على الحياة ومرتبط مع العار في التحكم بالسلوك التدميري والحفاظ على النظام الاجتماعي. أما بالنسبة لانفعال الفرح كانفعال إيجابي فعند اقترانه بالضحك الساخر والإثارة ودوافع خفية يصبح مدمرا وهو ما أطلق عليه لورينز Lorenz (1966) مصطلح militant enthusiasm أو الحماس العسكري والذي يعبر عن نوع من الاعتداء الجمعي. (p. 8)

وبغض النظر عن سلبية الانفعالات أو إيجابيتها موضوعيا أو ذاتيا، فإنها على اختلافها تهدف إلى تكيف الفرد مع الوضعية المدركة، وهذا حتى وإن كان هذا التكيف غير مناسبا فإنه يظهر من خلال انفعالات محددة.

6- الانفعالات والسياقة الخطرة:

تعرف سياقة المركبة على أنها نشاط هادف ومعقد، فيه مجموعة من التفاعلات بين أبعاد معرفية، انفعالية وحس حركية فيما بينها ومع ما يحدث في الطريق. وبالنظر لمهمة السياقة بالمقارنة بباقي المهام اليومية للإنسان فانه يمكن اعتبارها من أكثر المهام إثارة للانفعالات، ويرجع ذلك للتغير المستمر للمثيرات المحيطية (الوضعيات المختلفة الناجمة عن تفاعل السائق مع المركبة ومع المحيط في نفس الوقت). هذه المثيرات قد تنتج انفعالات عديدة، كالغضب الناتج عن تجنب الحادث (Underwood et al., 1999, p. 64) وكذلك للتفاعلات التي لا يمكن تجنبها بين السائق وسائق آخر أو السائق ومستعملي الطريق الأخرين. هذه المثيرات بأنواعها تولد انفعالات لها مجموعة من الأهداف.

وأعطى Zeelenberg and Aarts (2001) نظرة عامة لمهام الانفعالات، أولها ان لها دورا **تكيفيا** أي انها تقوم بتعزيز السلوك المناسب للوضعية المناسبة، فالخوف يحفز الانتباه، وبالتالي يزيد من خيارات تجنب الوضعيات المخالفة للقانون المروري أو المزعجة. وللانفعال كذلك دور اجتماعي وتواصلي، من خلال ملاحظة انفعالات الأخر يمكننا وضع توقعات وتنبؤات عن نواياهم واحتياجاتهم وسلوكياتهم. ففي المجال المروري مثلا ولصعوبة التعرف على الانفعالات يستعمل السائق في كثير من الأحيان اللغة غير الرسمية (الأضواء والمنبه الصوتي بطريقة معينة للتعبير عن الغضب مثلا). والمهمة الأخيرة متعلقة **بالاستراتيجيات الانفعالية** المستعملة من طرف الفرد لتفادي بعض الوضعيات (Mesken, 2006, p. 16) مثلا لخفض التوتر والقلق والغضب، ومن الأمثلة المعاشة اثناء السياقة نجد التعبير عن الأسف أو الابتسام بهدف تفادي الغضب أو السلوك العدواني من طرف مستعملي الطريق الاخرين .

ولكن احيانا قد لا يتحقق هذا التكيف فيكون السلوك غير تكيفيا وخطرا خاصة في المجال المروري. ويرجع ذلك أساسا إلى التأثير الكبير لمختلف الانفعالات في العمليات المعرفية، وبالتالي في أداء السياقة فتنتج سلوكيات المخاطرة. فالسائق الماهر قد يتحول إلى سائق خطر لو اتسم بالانفعالية (موراي، 1988/1964) حت تأثير انفعال ما غالبا ما تعطى الأولوية للسلوك الذي يحقق الهدف المرجو دون غيره من السلوكيات، وبذلك قد تكون الانفعالات غير تكيفية، وهذا ما حدده كذلك Levelt (2003) بقوله إن

لكل الانفعالات القدرة على أن تكون غير تكيفية لمهمة السياقة، لأنها تسقط وظيفة الانتباه عنها. وكمثال عن هذه الانفعالات انفعال الغضب الذي يقلل من خيارات تجنب المخاطرة من خلال أثره في الإدراك، **وانفعال الفرح الذي يؤدي إلى تقدير قاصر كذلك لظهور الأحداث السيئة** (Ric et al., 2006, p. 211)

وحسب Lazarus (2003) فالانفعالات تفقد خاصيتها التكيفية نتيجة عدة ميكانيزمات لها أثر في بعض العمليات المعرفية وهي: أولا **التشويش Interference** فتحت تأثير الانفعال، تتأثر عملية معالجة مثيرات الوضعية نظرا للكم الهائل المضاف إليها من المثيرات الناتجة عن الانفعال المعاش، بأفكاره وتغيراته الفيزيولوجية فيحدث الارتباك. ثانيا **تضارب الدوافع conflict of motive** ويظهر هذا الميكانزيم عندما تحتاج المهمة لسلوك معين ولكن الانفعالات تدفع لسلوك أخر، وأخيرا **التكيف المعرفي cognitive coping** فعندما يعتقد الفرد بانه لا يمكن ان يتم مهمة ما قد يلجأ إلى التقليل من أهميتها أو بذل مجهود أقل لتحقيقها، ولذلك في حال فشله في تحقيقها يتحجج بعدم أهميتها (sité dans Mesken, 2006, p. 19). ويضيف ميسكان Mesken(2006) أن العديد من العمليات المعرفية يمكن أن تتأثر بالانفعالات كالانتباه والإدراك والتنبؤ والذاكرة ، ولكن توجد عمليتان معرفيتان هما الأكثر صلة بالانفعالات وسلوك المخاطرة أثناء السياقة وهما التحيز التفاؤلي أو التفاؤلية الدفاعية optimism bias ووهم التحكم illusion of control. (p. 71)

وتعني التفاؤلية الدفاعية optimism bias مدى تحيز الأفراد بشأن فرصهم في التورط في الأحداث الجيدة أو السيئة (لن يحدث لي). فالأفراد الذين يتميزون بالتفاؤلية الدفاعية المرتفعة يعتقدون بأن رغم انخراطهم في سلوكيات مخاطرة فهم أقل انخراطا في الحوادث المرورية مقارنة بغيرهم (زعابطة، 2011؛ Mesken, 2006). أما وهم التحكم فهو تحيز معرفي bias كذلك، ويشير إلى الاعتقاد المرتفع وغير الموضوعي في التحكم او/والتأثير في المخرجات لمواجهة الوضعية (Pompian, 2012, p. 30). وأفضل مثال لذلك هو اختلاف الأفراد في تفضيلاتهم للسرعة، كسائقين يمكنهم تقبل السرعة المرتفعة ولكنهم كراكبين يجدون صعوبة في التكيف وقبول نفس هذه السرعة (Mesken, 2006, p. 72).

ويعد انفعال الغضب من أكثر الانفعالات دراسة في موضوع المخاطرة المرورية، ولقد اتفقت اغلب الدراسات على أنه انفعال مرتبط إيجابا بالسياقة المتهورة والعدوانية والتسرع كدراسة Liu &l (2021)، Taubman-Ben-Ar (2012)، Beck & al (2013) . كما أنه انفعال مرتبط إيجابا بإدراك الفرد

بالتحكم (وهم التحكم) والتفاؤلية الدفاعية، وذلك عكس انفعال الخوف (Lemer, 2001). كما أن القلق (باعتباره انفعالات ثانويا ناتج عن انفعالات أخرى كالخوف والحزن) يدفع الى التحيز التفاؤلي. فالقلق والانفعالات السلبية عموما تؤثر سلبا على التحيز التفاؤلي، أما الغضب والفرح فيرتبطان إيجابا بوهم التحكم على عكس الخوف الذي يرتبط معه سلبيا (Mesken, 2006).

كما توجد ايضا دراسات اخرى عديدة اهتمت بالانفعالات الأخرى وعلاقتها بالسياقة الخطرة، في محاولة لفهم دورها كذلك في سلوك السائق عامة وعلاقتها بالمخاطرة بشكل خاص. فنجد مثلا بعض الدراسات التي اهتمت بالانفعال **الإثارة/ الاهتمام** وعلاقته بسلوكيات المخاطرة المختلفة، والتي بينت وجود علاقة موجبة بين الإثارة والسرعة أثناء السياقة، وكذلك السياقة في حالة سكر والسياقة العدوانية (Oltedal & Rundmo ,2006؛ Hatfield & Fernandes, 2009؛ Jona & al, 2001). وبينت الدراسات التي اهتمت بانفعال **المفاجأة** تأثيره السلبي على سلوك المخاطرة، وذلك باعتباره انفعال neutre (محايد) يكون الفرد اثناءه في حالة إعادة التقييم والاستعداد للانفعال الموالي. ومن الدراسات التي اهتمت بانفعال لمفاجأة نجد دراسة (Liu, Wang, & Guo, 2021) (Ruscio, Ciceri, & Biasson, 2015).

كما توجد ايضا دراسات اهتمت **بانفعال الفرح كدراسة** Rhodes et al (2015) والتي ربطت سلوك المخاطرة أثناء السياقة (السرعة المفرطة بالضبط) المصحوب بالفرح بشرط وجود الرفاق، ودراسة Taubman – Ben–Ar (2012) التي أثبتت وجود علاقة موجبة بين السياقة المتهورة والفرح. وتوصلت دراسة عدودة (2017) في تفسيرها لأسباب سلوكيات السائقين الخطرة أثناء الأعراس أن أحد أسبابها هو الفرح. ويعتبر Pêcher et al (2009) أن الفرح من أكثر الانفعالات المشتتة لانتباه السائقين، فالفرح يرتبط بعلاقة سالبة مع التحكم الجانبي lateral control (إتباع الإشارات الأرضية في الطريق) من جهة، وعلاقة سالبة مع السرعة وهذا ما يتعارض مع نتائج الدراسات الثلاثة السابقة، وتضيف نفس الدراسة أن السائق السعيد يتميز باستجابة أفضل للوضعيات لخطرة (sité dans Zimasa et al., 2017).

أما عن انفعال **الحزن** فلقد تضاربت النتائج، فمنها من ينفي أي دور للحزن في سلوك المخاطرة كدراسة Rhodes & al (2015)، Pêcher & al (2009) ومنها من يؤكد أن انفعال الحزن يؤثر على مهمة الانتباه ويشتته مما يؤثر في إدراك الخطر Zimasa & al (2017). وبينت الدراسات ان انفعال **الاشمئزاز** مرتبط إيجابا بإدراك الخطر كدراسة Tobias & al (2018) ، وهذا ما تؤكده ايضا دراسة Sevi & Shook (2021) باعتبار العلاقة السلبية بين سلوك المخاطرة والاشمئزاز.

وتوصلت دراسة (2021) Liu et al **و** (2014) Roidl et al الى ان لانفعال **الازدراء** علاقة موجبة بالمخاطرة، ولكن بدرجة أقل من الغضب. وفيما يتعلق بانفعال **الخوف** فانه حسب دراسة Lemer (2001) فالخوف يؤثر إيجابا على مستوى إدراك الخطر، وبالتالي فزيادة الخوف تزيد من إدراك الفرد للخطر وبذلك انخراطه في سلوكيات مخاطرة أقل. وقد اكدت دراسة (2021) Liu et al كذلك العلاقة السلبية بين انفعال الخوف وسلوك المخاطرة. أما فيما يخص انفعالي العار والخجل فلم نستطع إيجاد دراسات مرتبطة ارتباطا مباشرا بالمخاطرة في السياقة. لكننا من خلال نتائج دراسة (2017) Allen et al والتي بحثت عن تأثير العقاب غير الرسمي (نظرة المجتمع) والرسمي (القانوني) في الامتثال لقوانين المرور، وخلصت الدراسة إلى أن أثر العقاب غير الرسمي يكون أكبر على السائق في ظهور انفعال العار وللامتثال لقوانين المرور يمكننا ان نخلص ايضا لوجود علاقة بينه وبين المخاطرة. أما الخجل فالدراسة الوحيدة التي وجدناها –في حدود اطلاعنا– تبين قدرته على التنبؤ بسلوك المخاطرة عموما وهي دراسة Miller & al (2008)

خلاصة:

يعتبر سعي الشباب المستمر لتحقيق الأهداف المتعلقة بهذه المرحلة العمرية بالإضافة لأهداف السياقة (أنظر فصل السائق الشاب المخاطر) دافعا قويا لتكرار هذه الانفعالات في الحياة اليومية، وخاصة في مهمة السياقة نظرا لما تمثله بالنسبة للشباب. وينتج عن هذا التكرار حسب النظرية الفارقية للانفعالات تفاعل انفعالي معرفي ثم لاحقا بناء معرفي انفعالي، يتسم هذا الأخير بالثبات ويعتبر حسب هذه النظرية استعدادا وسمة ومن محددات الشخصية. هذه المحددات الانفعالية على تعددها، لها وفقا لنتائج الدراسات السابقة دور او علاقة مع سلوكيات السياقة الخطرة. وسنحاول نحن من خلال دراستنا هذه كشف اهم الانفعالات التي تميز السائق الشاب المخاطر، والتي قد تسهم في التنبؤ بسلوك السياقة الخطر لدى هذه العينة من السائقين.

الفصل الرابع:

السائق الشاب المخاطر

تمهيد

1- مفهوم السياقة

2- مفهوم سلوك المخاطرة

3- السياقة الخطرة

4- الشباب والسياقة الخطرة

5- الفروق في السياقة وفق الجنسين

خلاصة

تمهيد

يقوم سلوك السياقة على مجموعة من العمليات المعرفية، الانفعالية والحس حركية المعقدة والتي تبنى وتتفاعل مع ما يحدث في الطريق. وهو يعد من أكثر النشاطات اليومية تعقيدا وخطورة، نظرا للكم الهائل من المعلومات المتوفرة والمستحدثة (داخليا وخارجيا) والتي يجب على السائق التعامل معها بفاعلية كبيرة، لأن أي خطأ، تشوش أو تشويه في العمليات المعرفية او الانفعالية او الحس وحركية قد ينتج عنه وضعيات او سلوكيات خطرة على السائق نفسه وعلى بقية مستعملي الطريق.

وسنحاول من خلال هذا الفصل التطرق إلى مفهوم السياقة باعتبارها سلوكا مركبا ثم مفهوم سلوك المخاطرة والسياقة الخطرة في عنصرين منفصلين، مع التركيز على السلوك الذي تناولناه في هذه الدراسة، لنتطرق بعدها الى ما تعنيه السياقة بالنسبة للشباب وماهي اهم أهدافها، ونختم الفصل بعنصر حول الفروق بين الجنسين في السياقة الخطرة.

1- مفهوم السياقة:

جاء في السياقة مجموعة من التعاريف، التي اختلفت باختلاف تخصصات اصحابها ومنظورهم، نحاول فيما يلي عرض بعضها، والتي ترتبط أكثر شيء بالمنظور النفسي لهذا السلوك. وتعتبر السياقة **نشاطا هادفا** أو موجها **نحو اهداف**، يتيح التنقل للعمل أو الترفيه، ويمكن أن يكون التنقل في حد ذاته ترفيهيا أو تعبيريا (Groeger, 2001, p. 195). والملاحظ لما يعايشه الانسان في عصرنا هذا يجد ان مهمة السياقة تعتبر من أكثر المهام اليومية التي تتيح وتسهل تحقيق مختلف أهداف وحاجات الافراد، وذلك من خلال التنقل من نقطة إلى أخرى. ويكون هذا التنقل عموما بهدف العمل، قضاء مختلف الحاجات أو الترفيه أو التعبير عن حالة نفسية معينة.

حاجة الأفراد اليومية للتنقل باستعمال (المركبة) لتحقيق الأهداف المرجوة، تخلق تفاعلا في مجتمع خاص متكون من مستعملي الطريق (سائقين وراجلين) وذلك في بيئة خاصة (الطريق)، وهذا ما يعطي مفهوما آخرا اوسع للسياقة، يتجاوز مجرد الهدف منها. فلقد عرفها Guns (2015) على انها فن التحكم في المركبة بلباقة ممزوجة باحترام شديد لقواعد المرور ولمستعملي الطريق الأخرين، بهدف تفادي الحوادث المرورية.(p. 78)

هذا التعريف أعطى بعدا اجتماعيا للسياقة يعكس أهمية التفاعل وضرورة حرص السائق على احترام القواعد والقوانين المرورية من جهة، وغيره من مستعملي الطريق من جهة اخرى، مع الاشارة للارتباط المتبادل بينهما، فعدم احترام قوانين المرور يعتبر إشارة على عدم احترام الاخرين (غياب اللباقة) ما سيترتب عنه انزعاجهم، وقد يولد صراعات وسلوكيات اخرى غير مرغوبة. وهو ما أكدته دراسة Shukri et al (2021) حول العلاقة الإيجابية بين الصراعات بين الأفراد وسلوكيات السياقة الخطرة.

وبالإضافة لكون السياقة نشاطا هادفا واجتماعيا فقد أشار Mesken (2006) إلى أن مهمة السياقة الناجحة تتطلب مهارات معرفية تتيح للسائق أو الراجل ترجمة وفهم وحتى التنبؤ بسلوكيات السائق/الراجل.(p. 130)

فعملية السياقة ليست فقط نشاط لتحقيق الأهداف مبني على احترام قواعد المرور وبقية مستعملي الطريق، بل هي نشاط يتعدى ذلك إلى كونه عملية مبنية على مهارات معرفية معينة كمهارة قراءة وتحليل الطريق بما يحدث فيه، والتنبؤ بسلوكيات الأخرين وفهمها واتخاذ القرارات والسلوكيات المناسبة لها. وهذا ما يتطلب من السائق مهارات وكفاءات معرفية متعددة.

ويرى HOLE(2019) ان السياقة نشاط معقد يتكون من ثلاثة مستويات: المستوى الأول يشمل تنفيذ أوامر التحكم في السرعة وتوجيه المركبة، المستوى الثاني وهو المستوى التكتيكي ويهتم بجمع المعطيات اللازمة للسياقة من الإشارات المرورية والمشاة والمركبات الأخرى وحالة الطريق والطقس، أما المستوى الأعلى "الاستراتيجي" فهو مجمل العمليات كاختيار المسار وتوقيت المغادرة والسرعة اللازمة.(p. 26)

وحسب هذا التعريف فالسياقة تعتبر نشاط حركي (المستوى الأول) يتوجب قدرات عضلية حركية محددة تتيح للسائق التحكم في المركبة، بالإضافة لذلك فالسياقة نشاط حسي (المستوى الثاني) من جهة يعتمد على البصر والسمع ومعرفي كذلك (المستوى الثالث) لتوظيف القدرات المعرفية كالانتباه والذاكرة وحل المشكلات واتخاذ القرار. وهذا ما أكده كذلك Groeger (2001) والذي يرى بان السياقة نشاط حركي معرفي معقد. (p. 25)

وذهب بوظريفة وزملاؤه (2010) إلى تعريف مهمة السياقة على أنها عبارة عن نسق متكامل بين السيارة، المحيط والشخص، وهي متوقفة على التغذية الرجعية القادمة من استجابة السيارة والمحيط والتي يحس بها في عدة نقاط من جسمه، بدءا من العين باعتبارها المصدر الرئيسي للمعلومات التي يحتاجها السائق فيما يخص الأشياء الموجودة على الطريق، وكذا السمع ونقاط الإحساس بالضغط المتواجدة في

الجسم، والمسؤولة عن الإحساس بالضوضاء والسرعة والفرملة، أضف إلى ذلك الذاكرة التي تسمح بتذكر التقنيات المختلفة وإشارات المرور، فالمعلومات التي ترجع إلى السائق من سيارته والتي يجب أن تساعده على معرفة مدى استجابتها لأوامره أو متحكماته وماذا يستطيع أن يتوقع منها فعله. وهذا التعريف يصف مهمة السياقة وكأنها عملية ميكانيكية بحتة، فهي عبارة عن فعل ورد فعل بين السائق والمحيط والسيارة.

كما تعتبر السياقة ايضا بالإضافة لكونها نشاط هادف، اجتماعي، حسو حركي ومعرفي نشاطا انفعاليا بامتياز، وهو ما يؤكده Mesken (2006) ، فالتغيرات المستمرة في البيئة المرورية (المادية والبشرية) وتعدد الأحداث فيها، قد يمنع او يعيق تحقيق الأهداف بالشكل المتمثل، فيتولد الإحباط أو الغضب، أو قد يعززها فتتولد الإثارة والفرح. وهو ما يؤثر في الحالتين على سلوك السياقة، وما اكدته عدة دراسات كدراسات(Deffenbacher & al (2003 ، Iversen & Rundmo (2002) ،Patricia & Arnaud (2008) والتي كشفت أيضا ان هناك علاقة مباشرة بين الانفعالات التي يعيشها السائق اثناء السياقة وسلوكياته على الطريق عموما. كما كشفت دراسات اخرى ارتباط الانفعالات التي يعايشها السائق اثناء السياقة بأدائه المعرفي. فمثلا انفعال الخوف الناتج عن الخطر أو الفشل يحفز جهاز التثبيط، والذي بدوره يقود إلى تكثيف في العمليات المعرفية العقلانية وبالتالي توخي الحذر والتقليل من سلوكيات المخاطرة، اما الأفراد الذين هم تحت تأثير انفعالات قوية كالإثارة مثلا فهم معرضين لتفويت عمليات معرفية مهمة في اتخاذ القرار، وبذلك سينخرطون بطريقة لاعقلانية في سلوكيات خطيرة (Assailly, 2010, p. 100) ، وهو ما يؤكد على اهمية البعد الانفعالي في تحديد مفهوم السياقة.

ومن جهة اخرى يرى Andry Rakotonirainy (2006) ان السياقة تعتبر سلوك معقد يتأثر بعدة عوامل محددة بالزمان والمكان منها: الأهداف، الأخطاء، التوقعات والمعتقدات، الاهتمامات، كيفية التحكم في سلامة المركبات، مدى الانتباه، التعب، الذاكرة، القدرات العقلية والجسمية، التدريب والخبرة (مسترجع من يحي باي واخرون ، 2013)

وانطلاقا مما سبق يمكننا القول ان السياقة تعتبر من المنظور النفسي سلوك مركب ومعقد تحكمه متغيرات عدة اجتماعية، انفعالية، حسية، حركية ومعرفية. وهي بهذا من أكثر المهارات المكتسبة تعقيدا، والممارسة بشكل قد يكون يوميا بالنسبة للكثيرين. وبالرغم من أنها تعتبر من **أكثر النشاطات تكرارا** ، الا أن القيام بها دون قدر من الكفاءة والتحكم قد يدفع السائق لارتكاب سلوكيات المخاطرة أثناء السياقة (Groeger, 2001, p. 75)، ما ينجم عنه العديد من الاضرار سواء على المستويات الفردية، الاجتماعية

او الاقتصادية. وقبل التطرق لمفهوم السياقة الخطرة، سنتعرض أولا لمفهوم المخاطرة بصفة عامة ثم للمخاطرة على الطريق.

2- مفهوم سلوك المخاطرة:

يعتبر مفهوم المخاطرة من بين أهم المفاهيم التي تحاول الدراسات العلمية الحديثة، وفي تخصصات عدة تحليله وتفسيره. وإذا كان هذا المفهوم في معناه العام يرتبط بوجود خطر يمكن التنبؤ به، فان تناوله كسلوك يقدم عليه بعض الافراد بصفة ارادية في وضعيات نتائجها غير أكيدة يستدعي حقيقة الاهتمام ويحث على البحث والتقصي. ويأتي تعدد مظاهر سلوكيات المخاطرة واختلافها من الناحية الصحية، النفسية، المدرسية، الاجتماعية والرياضية ليمثل مشكلة في تحديد مفهوم واضح ومحدد لهذه الظاهرة. الاعتماد على المواد المخدرة، سلوكيات الإدمان الغذائي، سلوكيات المخاطرة في السياقة، محاولات الانتحار ، الالعاب والرياضات الخطرة وغيرها من المظاهر كلها تصنف اليوم على أنها سلوكيات مخاطرة، لكن ما الذي يميز هذه السلوكيات لتوصف بالمخاطرة؟

سلوك المخاطرة حسب المنظمة العالمية للصحة هو كل سلوك يزيد من احتمالية المشاكل الصحية الأن أو في المستقبل (منظمة الصحة العالمية، 2022). هذا التعريف يركز على المشاكل الصحية الناتجة –سواء مباشرة او بعد مدة زمنية غير محددة– والتي قد تنتج عن مشكلات او اختلالات في تناول الأغذية أو الأدوية او في التلوث البيئي أو نظام الحياة بصفة عامة. هذا التعريف ركز على المخاطرة من الناحية الصحية فقط ولم يعطيها أبعادا أخرى، ولكنه أشار الى بعد **الاحتمالية وعدم اليقين** والتي تعتبر عنصرا رئيسيا ومشتركا في كل التعريفات تقريبا التي جمعها الباحث.

ويعتبر Moore & Gullone (1996) سلوك المخاطرة كل سلوك يتميز بدرجة من عدم اليقين، فنتائجه المحتملة يمكن ان تكون سلبية (الخسارة) ولكن هذه الاحتمالية يقابلها التصور الإيجابي للنتيجة المتوقعة. كما يرى Jeffrey et al (2005) أن المخاطرة هي سلسلة من السلوكيات والتي تتميز باحتمالية لا يستهان بها للتعرض للإصابة أو الموت، وكذلك للخسارة المهنية أو الصحية(p. 18). فاحتمال الخسارة أو الربح وحالة عدم اليقين يعتبران خاصية رئيسية في المخاطرة وذلك بغض النظر عن نوعها.

ويعتبر TRIMPOP (1994) سلوك المخاطرة هو كل سلوك يكون بوعي أو بدون وعي لدرجة خطورته أو إمكانية التحكم به، يصاحبه عدم اليقين في التكلفة اللازمة الصحية أو الاقتصادية أو الجسمانية

أو الاجتماعية؛ وكذلك عدم اليقين من تحقق أو عدم تحقق الفوائد المرجوة (p. 9). من خلال هذا التعريف يمكننا اعتبار السلوك مخاطرة من خلال نتائجه ومخرجاته مهما كانت مقصودة او خطأ أو سهوا.

وخالف هذا التعريف الباحث (2017) Le Bretonوالذي اعتبر أن المخاطرة مجموعة من السلوكيات المختلفة والتي تشترك عموما في تعريض الفرد لنفسه اراديا وباحتمالية لا يستهان بها لخطر الجروح أو الموت، او لتضييع مستقبله الشخصي أو إهمال صحته أو وضع حياته على المحك(p. 112) . فالنية والقصد شرط أساسي في كل سلوكيات المخاطرة مهما كان نوعها.

وفي تعريف أخر للمخاطرة، اضيف له شرط أخر، فسلوك المخاطرة حسب (1990) Levenson هو نشاط هادف (فيه النية) تكون مخرجاته غير مألوفة أو تتميز بالخطر، وتكون غالبا كافية لإثارة القلق لدى معظم الناس، ويمكن ان تكون المخاطرة جسدية أو اجتماعية أو مزيجا من الإثنين (p. 1073) . فسلوك المخاطرة يهدف لتحقيق مكاسب سواء نفسية أو اجتماعية بالنسبة للمخاطر، ولكنه بالنسبة للأخر يكون مثيرا للقلق. يشير هذا التعريف ضمنيا إلى الاختلاف بين الإفراد في إدراك الخطر والذي يكون نتيجة للاختلاف في تمثلاتهم وإدراكهم للخطر.

ينقسم الأفراد في تمثلهم للمخاطرة عموما إلى قسمين، فنجد من يعتقدون أن كل مخاطرة مهما كان نوعها تعتبر غير مقبولة تماما، وهؤلاء الأفراد هم من يتسمون بإدراك موضوعي للخطر Le risque objectif. فالخطر حسبهم حقيقي كما تفسره الدراسات والإحصائيات، ويكون واقعيا وخال من التشوهات. أما من يعتبرون الخطر وسيلة لتحقيق أهداف معينة وانه يمكنهم التحكم في الوضعية الخطرة بأمان تام، وان مخاوف الأخر حسبهم غير مبررة، فهم ينتمون إلى الذين يدركون الخطر بطريقة ذاتية Le risque subjectif؛ ويتميز الأفراد ذوي هذا الإدراك للخطر بمستوى عال من الخيال والتفاؤل غير الواقعي. ظهور سلوك المخاطرة وفق هذا المنظور يكون نتيجة لخلل أو تشوه في المعلومات المستقبلة أو المعالجة وكذلك لجهل بالخطر الحقيقي او اللاعقلانية. وكلها تكون نتيجة للتمثلات الذاتية للمخاطرة Adès & Lejoyeux, (2004, p. 202؛ Martha, 2002, p. 56). فكلما كانت التمثلات للمخاطرة موضوعية زاد إدراك الخطر الحقيقي وانخفضت التمثلات الذاتية اتجاه الخطر. وهذا ما نلاحظه خاصة عند المتخصصين في الرياضات القصوى مثلا، فبالرغم من أن سلوكياتهم تتسم بالخطر إلا أن إدراكهم المرتفع باحتمالات الإصابة ومسبباتها تدفعهم في الاستثمار غير المحدود في وسائل الحماية وكذلك رفض المخاطرة بدونها.

ويعتبر تعريف Adès & Lejoyeux (2004)عن سلوك المخاطرة أكثر التعريفات تحديدا وتمييزا للمخاطرة Les conduites **de** risqué. فسلوك المخاطرة هو سلوك البحث النشط والمتكرر ، والانجذاب القوي للخطر يصاحبه إحساس عالي باللذة والاستمتاع (Adès & Lejoyeux, p. 202) . ويميز بين نوعين من السلوكيات: سلوكيات المخاطرة المبحوث عنها وسلوكيات المخاطرة المفروضة.

فالمخاطرة المبحوث عنها conduites **de** risque والتي يشملها هذا التعريف تتمثل في كل سلوك بحث عن الخطر أو الوضعيات المسببة له بإرادة حرة وواضحة بهدف تحقيق مكاسب محددة، وهذا ما يميزها عن الشجاعة أو بعض السلوكيات أثناء الحروب أو الازمات والتي لا تظهر إلا نتيجة للظروف التي لا دخل للفرد بها، وتلزم الفرد على Les conduites **à** risqué ؛ هنا الفرد لا يبحث عنها، وما سلوكه إلا ردة فعل للظروف والوضعيات الراهنة. هذه المخاطرة المفروضة ليست هي المحرك الرئيسي بل البحث عن الامن، كمثال التخلص من العدو.

ويقصي Adès & Lejoyeux (2004) كل مخاطرة مادية أو عاطفية من تعريفه، ويضيف أن الخطر يجب أن يكون فوريا، ليلغي بذلك كل أنواع المخاطرة على المدى البعيد كالمخاطرة الصحية أو السلوك غير الصحي كالتدخين. كما ان المظهر الأساسي لسلوك المخاطرة هنا هو مدى انجذاب المخاطر للأحاسيس المصاحبة لهذا السلوك، وليست الوضعيات الخطرة، وبذلك يعطي أهمية لمدى الإدراك الذاتي للفرد للمخاطرة. وتتميز المخاطرة كذلك حسب هذا التعريف بالتكرار المدعوم بالاندفاعية والبحث عن الأحاسيس la conduite de risqué (p. 203)، وهذا ما يمكن ملاحظته مثلا في سلوكيات بعض السائقين.

3- السياقة الخطرة:

بالرغم من الفوائد الكبيرة التي توفرها مهمة السياقة اليوم، ومن كونها اصبحت ضرورة لا ترف، إلا أنها يمكن أن تكون غير أمنة وتؤدي لنتائج وخيمة، لعل أبرزها حوادث المرور ومخلفاتها. وقد اكدت معظم الدراسات والاحصائيات ان هذه الاخيرة (حوادث المرور) عادة ما تنجم وبنسب جد مرتفعة عن سلوكيات خطرة يقوم بها مستعملي الطريق عامة والسائقين بشكل خاص؛ اذ تأتي السلوكيات الخطرة للسائقين او ما يعرف بالسياقة الخطرة على رأس مسببات حوادث المرور بنسب تتعدى 90 بالمائة مقارنة ببقية الاسباب.

وقد عرف (2003) Dulla and Geller السياقة الخطرة على أنها عملية التحكم بمركبة ذات محرك بطريقة غير قانونية أو غير امنة، وذلك بشكل قد يسبب أذى وإصابات جسمية أو/ ونفسية (cité dans Corte & Sommers, 2005, p. 331). وعرفها ايضا على انها تلك السلوكيات التي تزيد فوق العتبة المقبولة من احتمال الحادث أو تزيد من شدة الإصابة في حالة الحادث (SPIELBERGER, 2004, p. 627). فالسياقة الخطرة من خلال هاذين التعريفين هي كل سلوك يتجاوز القواعد أو العتبة المسموحة والمؤدية للإصابات الجسمية أو النفسية.

ويرى (2019) HOLE ان المخاطرة في السياقة قد تكون نتيجة للسلوكيات الشاذة أو المنحرفة aberrant behaviour، وهي تتمحور عموما في:

- **الأخطاء**"**errors**" كعدم ملاحظة إشارة مرورية، أو الانعطاف يمينا بدل اليسار. وتكون هذه الأخطاء نتيجة إخفاقات في معالجة المعلومات.
- **الزلات والهفوات**"**slips**" **and** "**lapses**" كحالات السهو غير المقصود للإجراءات كنسيان إلغاء أو وضع مؤشر.
- **المخالفات**"**violations**" وهي التجاوز المقصودة والمتعمدة لقوانين المرور كعدم احترام الإشارة المرورية. (p. 38)

أما (2005) Corte & Sommers فيحدد سلوك السياقة الخطرة من خلال بعدين، سياقة خطرة عدوانية وسياقة خطرة غير عدوانية. فالعدوانية تتمثل في السرعة، التجاوز الخطير، التغيير غير الأمن في اتجاه السيارة، الالتصاق بمؤخرة سيارة أخرى، تجاوز الإشارة الحمراء، الهيجان في الطريق. أما السياقة غير العدوانية فتتمثل في عدم ارتداء حزام الأمان، التشتت أثناء السياقة من خلال استعمال الهاتف النقال مثلا او غيره.

هذا التصنيف اهتم بمظاهر سلوك المخاطرة وقام بتصنيفها على أساس انها مخاطرة عدوانية ومخاطرة غير عدوانية ولم يعط أهمية للحالة الانفعالية أو المعرفية للسائق أثناء سلوك المخاطرة. فسلوك السرعة أو التجاوز الخطير مثلا يمكن أن يكون سلوكا يصنف في الجهتين، فإن كان مصحوبا بالغضب يصير سياقة خطرة عدوانية، وإن كان غير مصحوب بالغضب فهو إذا يصنف ضمن سلوكيات السياقة الخطرة ولكنها غير عدوانية.

ويعتبر تناول دولا (2003) Dulla لسلوك للسائق الخطر –في حدود اطلاع الباحث– تناول أعمق لأنه لم يتوقف عند مجرد رصد مظاهر السلوك الخطر، بل حاول تحديده من خلال مسبباته، اين يعزو أسباب السياقة الخطرة لواحد أو أكثر من الأبعاد الثلاثة التالية: العدوانية أثناء السياقة، الانفعالات والأفكار السلبية أثناء السياقة وأخيرا السياقة الخطرة. وسنتعرض فيما يلي لكل سبب من هذه الاسباب.

– **السياقة العدوانية:** وهي أي سلوك مقصود صادر من السائق أثناء القيادة هدفه إحداث ضرر جسدي و/أو نفسي لركاب مركبة أخرى أو للمشاة (Dula, 2003, p. 11) . فهدف هذا السلوك اذن هو الإضرار بالغير جسميا وماديا ونفسيا. وتتميز العدوانية أثناء السياقة بخليط من نفاذ الصبر والصراع على السلطة وتحديد من الأقوى وكذلك انفعال الغضب والتهور (Dula, p. 8) والرغبة في ربح الوقت. وتتراوح العدوانية عند السائق من السب وإظهار الغضب وعدم الصبر الى استعمال المنبه الصوتي horn– honking والضوئي، وقد تتعدى في أكثر السلوكيات تطرفا إلى استعمال السيارة كسلاح فيما يسمى بالهيجان المروري ROAD RAGE.

– **الانفعالات والأفكار السلبية أثناء السياقة:** خاصة انفعالات الغضب والإحباط والاستياء، بالإضافة لبعض الأفكار السلبية عن السائقين الأخرين المؤثرة في عملية السياقة. فالمعاش النفسي للانفعالات يؤثر سلبا على العمليات المعرفية كمستوى الانتباه واليقظة لدى السائق والذي يعتبر عاملا أساسيا للسير الآمن للمركبة والأشخاص.

ويعتبر الغضب والإحباط انفعالان أساسيان في العدوانية، إلا أن السائق يمكن أن يختبرهما دون السلوك العدواني (Dula, 2003, p. 10). فمثلا يمكن أن يغضب من سائق لا يسمح له بالمرور في تقاطع طرق معين، ولكنه لا يبدي أي نية لأذيته في المقابل، هذا الغضب سيؤثر على عملياته المعرفية كالانتباه مما يجعله أكثر عرضة للمخاطرة.

– **السياقة الخطرة:** وهي سلوكيات يقوم بها السائق ولكن في غياب النية تماما لإيذاء الغير. ومن أمثلتها السرعة، تتبع السيارة من قرب tailgating، تجاوز الإشارة الحمراء، السياقة بتعرج على شكل أفعواني، المناورات دون الإشارة الضوئية، تغيير المسارات المتكررة. بالإضافة لبعض السلوكيات الخطرة الناتجة من عدم الانتباه كاستعمال الهاتف النقال أثناء السياقة، الاهتمام بالمظهر، الشرب والأكل والتدخين والانشغال بالمذياع (Dula, 2003, p. 10).

وعموما يمكننا القول انه انطلاقا من تعريف السياقة، تعريف سلوك المخاطرة وبعض التعريفات الخاصة بالسياقة الخطرة ان سلوك السياقة الخطرة هو كل سلوك يهدف للتحكم في مركبة ذات محرك في المجال المروري، ويتميز هذا السلوك بالبحث النشط والمتكرر والانجذاب للوضعيات التي تتسم بالغموض وعدم التأكد من نتائجها المحتملة، والتي يمكن أن تكون غير امنة للسائق أو لمستعملي الطريق الأخرين. ويتميز السائق المخاطر بمجموعة من الخصائص كالعدوانية أثناء السياقة والانفعالات والأفكار السلبية أثناء السياقة والمخاطرة أثناء السياقة. وقد تعتبر سلوكيات المخاطرة أثناء السياقة انعكاسا لأهداف يريد السائق عموما والشاب خصوصا تحقيقها، وسنتطرق في العنصر الموالي لأهم هذه الاهداف.

4- الشباب والسياقة الخطرة:

تعتبر الخسائر الجسيمة الناتجة من الحوادث المرورية من أكثر مشكلات الصحة العمومية أهمية وخطرا في الـ 30 سنة الأخيرة، مثلها مثل الأمراض القاتلة. إذ يشير اخر تقرير صدر في السلامة المرورية عن منظمة الصحة العالمية إلى أن الوفيات الناجمة عن حوادث المرور لاتزال في تزايد مستمر، خاصة في الدول النامية، وأنها تتسبب في 1.35 مليون حالة وفاة سنويا وإصابة بين 20 و50 مليون شخص أخر إصابات خطيرة، ناهيك عن كونها السبب الرئيسي لإزهاق أرواح الأطفال والشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 5 سنوات و29 سنة (منظمة الصحة العالمية، 2022)؛ وحسب نفس المنظمة فثلاثة أرباع مجموع الموتى نتيجة لحوادث المرور عبارة عن شباب ذكور 73%. ولا تشذ الجزائر عن هذه الإحصائيات في ظاهرة الحوادث المرورية وارتباطها بالشباب. فالمتمعن في إحصائيات المندوبية الوطنية للأمن عبر الطريق يجد ان أكبر الخسائر في الأرواح تمس شريحة الشباب الأقل من 29 سنة، بعدد بلغ 722 ضحية، اي بنسبة تجاوزت الـ 46% من مجمل ضحايا حوادث المرور، وهذا فقط في السداسي الأول من سنة 2022 (إلترا جزائر، 2021).

ومن أهم السلوكيات الخطرة المتسببة في الحوادث المميتة لدى فئة الشباب نجد السرعة المفرطة، القيادة تحت تأثير الأدوية والمؤثرات العقلية، عدم استعمال حزام الأمان بالنسبة للمركبات والخوذة بالنسبة للدراجين، الإلهاء أثناء القيادة (الهاتف النقال مثلا) ...الخ، وهي كلها سلوكيات يقوم بها السائق الشاب وتندرج ضمن ما يسمى بسلوكيات السياقة الخطرة. وقد أكدت المنظمة العالمية للصحة على العلاقة المباشرة بين سلوكيات السياقة الخطرة والحوادث المرورية، فزيادة السرعة مثلا عن المتوسطة بـ 1 كلم/سا عن

السرعة المتوسطة يزيد من احتمالات التعرض لحادث مروري خطير ومميت بنسبة 4% (organisation mondiale de la santé, 2022).

هذه العلاقة بين الحوادث، سلوكيات المخاطرة والشباب أكدتها كذلك دراسات عديدة منها دراسة (Margaret, 2020) والتي توصلت الى ان أكبر نسبة متسببة في حوادث المرور تخص فئة الشباب. ودراسة Pelsmacker & Janssens (2007) والتي وجدت ان سلوك المخاطرة (السرعة) يعتبر أكثر السلوكيات غير القانونية انتشارا بصفة عامة، ولكنه بالنسبة للشباب يمكن أن يصبح سلوكا متكررا بشكل أكبر ويهدف لاختبار الحدود. بالإضافة لدراسة Neyens & Boyle (2008) حول التشتت عند الشباب الناتج عن الهاتف أو أجهزة السيارة وعلاقته الإيجابية بحوادث المرور عند الشباب.

ومنه فالفئة العمرية تعتبر متغيرا أساسيا في زيادة الحوادث المرورية الناتجة عن السياقة الخطرة؛ فالأفراد الذين يتراوح سنهم بين 40 و50 سنة يملكون وفق هول(HOLE (2019 احتمالية أقل للتعرض للحوادث المرورية، هذه الاحتمالية ترجع وترتفع في حدود سن الـ 75 فما فوق، ولكنها رغم ذلك تبقى ضئيلة بالمقارنة بالاحتمالية المرتبطة بالشباب من 16 سنة إلى 40سنة، والذين يتميزون باحتمالية أكبر بكثير للتعرض للحوادث (p. 39).

وبالرغم من ان مرحلة الشباب هي مرحلة اهدأ من سابقتها (المراهقة) فيما يتعلق بالنمو في مختلف مجالاته، ومن أن الشباب يتمتعون عادة بقدرات حسية ومعرفية أفضل بكثير ممن هم أكبر منهم سنا، كسلامة النظر، ردود افعال أسرع وغيرها من الامور المعرفية الاخرى التي تسمح بالتحكم الأفضل في المركبة، إلا انهم إحصائيا يعدون –سواء على المستوى المحلي او العالمي– من أكثر الشرائح تبنيا لسلوكيات السياقة الخطرة. هذه السلوكيات وفق للتراث النظري، ترتبط بعوامل نفسية واجتماعية عديدة وببعض التغيرات العصبية والنفسية التي يمر بها الفرد خاصة مع بدايات مرحلة الشباب.

اذ يرى HOLE (2019)ان سلوكيات المخاطرة لدى الشباب قد تعود لعدم تمكنهم وقدرتهم على التعرف على الخطر، فمثلا السائق الشاب الذي يقود بسرعة هو عادة سائق غير مدرك بأن سرعته خطيرة ويمكن أن تتسبب في كوارث(p. 39). ويرجع هذا إلى أن مهارات التحكم تكون أكثر تقدما ونضجا من قدرته على التعرف على الخطر المحتمل. فالشباب يعتقدون أن رد فعلهم المتطور والسريع، ونظرهم الحاد يتيح لهم التحكم المثالي بالمركبة. كما ان الشباب ومن خلال سلوكيات المخاطرة يجنون من وجهة نظرهم بعض الفوائد النفسية كتأكيد الذات، الاندماج مع جماعات الاقران وغيرها.

كما ان مرحلة الشباب تعتبر من الناحية الاجتماعية مرحلة الاستقلالية سواء من الجانب المادي او المعنوي، وهي المرحلة التي تتحدد فيها مكانة وادوار الشاب بشكل أكبر، وهذا ما يتطلب منه إثباتا لجدارته واستحقاقه للدخول إلى عالم الراشدين من خلال ممارسة عمل، اخذ القرارات، سياقة مركبة، تكوين أسرة وغيرها. وتأتي القوانين لتعزز هذا الاحساس بالانتقال لمرحلة الكبار (الراشدين)، فهي تعطي الشاب البالغ من العمر 18 سنة الحرية في اتخاذ العديد من قراراته وتحمله مسؤولياته، وهي بهذا تعتبر محفزة لفكرة الاستقلالية لديه ولبحثه عن أدوار ومكانات تثبت رشده (نضجه) وانتمائه فعليا لفئة الكبار.

وتعتبر قيادة مركبة والتحصل على رخصة السياقة دليل ومؤشر قوي للانتماء لفئة الراشدين، وقد تصبح لدى البعض أولوية لإثبات الذات والاحساس بالاستقلالية والحرية والتحكم. فقيادة مركبة وبالإضافة لهدفها الأساسي التنقل من نقطة "أ" إلى نقطة "ب ، تعتبر من الناحية النفس اجتماعية بمثابة دعم وانطلاقة مناسبة للهوية المراد اكتسابها، وهذا من خلال وضع علاقة خاصة بين السائق الشاب والسيارة كفضاء خاص من جهة (Dubois, 2004)، وباعتبارها من جهة ثانية مفتاحا للمشاركة الاجتماعية والاحتكاك بعالم الراشدين مباشرة ومنافستهم وإثبات لوجوده بينهم حسب (1990) simonnet– pervanchon. (sité dans Dubois, 2004)

فالسيارة كفضاء خاص، فضاء مشابه للمنزل يمتلكه الشاب له أبوابه وحدوده الفاصلة بين ما هو خارجي جماعي، وما هو داخلي شخصي وخاص، يتميز بالحرية ومدعم بوسائل الراحة والرفاهية والحماية يمكن حسب (1987) Marsh &Collett أن تصبح تقمصا حقيقيا للشاب، فتترسخ لديه هوية جديدة بفكرة جديدة تقوم حول ان "السيارة تشبهني، إنها أنا، نحن متطابقان" (Dubois, 2004). وتصير بهذا السيارة او المركبة عموما انعكاس لهوية الشاب، أو لما يصبو إليه، فيقوم بتزيينها والسهر على تنظيفها ووضع علامات تعكس اهتماماته وميولاته، وهو ما نراه في واقعنا. هذا التقمص قد يقوده في حال إذا ما أحس بالتهديد او بنقص التقدير له او لمركبته لاقتراف سلوكيات مخاطرة بغرض الحماية او رد الاعتبار.

وقد اثبتت دراسات عديدة ان السيارة بالنسبة لصاحبها قد تتعدى في تمثلها مجرد كونها وسيلة نقل لترتبط بأبعاد اخرى وجودية وترفيهية. وهذا ما توصلت له مثلا دراسة بن على و شرفة (2019) حول تمثلات مستعملي الطريق للسيارة بولاية باتنة، والتي خلصت الى انها تمثل بالنسبة للعينة المدروسة –والتي كانت عموما شباب– بالإضافة لدورها النفعي (التنقل) كل شيء، وهما العنصران اللذان برزا في النواة المركزية التي توصلت لها الدراسة. وهذا ما قد يفسر سلوكيات بعض السائقين على الطريق. كما خلصت

نتائج هذه الدراسة إلى أن السيارة تمثل ايضا بالنسبة للأفراد غاية في حد ذاتها، وهذا لإنها تمثل بالنسبة لمستعملي الطريق فضاءا خاصا، مكانة اجتماعية، ووسيلة استمتاع وترفيه. وبهذا فالسيارة قد تمثل لدى بعض الشباب هوية، أولوية ووسيلة لإثبات الذات والاحساس بالاستقلالية، بالحرية وبالمكانة الاجتماعية.

كما قد يسعى الشاب أيضا من خلال السيارة التي ينتمي لها وتنتمي له للبحث عن الأحاسيس القوية المتعلقة بها من خلال السرعة والاثارة وسلوكيات المخاطرة. كما قد تمنحه كذلك الإحساس بالقوة والتميز، ما يجعلها امتداد لذاته، يستمد قوته من سرعة السيارة وقوة محركها وطرازها ونوعها وجمالها، وهو ما يدفعه للظهور، للمنافسة مع الاخرين وللرغبة في اثبات الذات. إلا ان التفاعل في المجال المروري بين الشاب وهويته الجديدة المرتبطة بالسيارة وأهدافه التي يسعى لتحقيقها، وبين السائقين الاخرين ضمن المنظومة المرورية بمختلف مكوناتها، قد ينتج عنه إحباطات وانفعالات وأفكار سلبية قد تدفعه لسلوكيات تعتبر خطرة عليه وعلى بقية مستعملي الطريق.

وعموما، ووفقا للتراث النظري فان المخاطرة والسياقة الخطرة تحقق لدى الشاب أهدافا نفسية واجتماعية تدور حول تطوير الذات والمشاركة الاجتماعية، وهذا من خلال:

- **تأكيد الذات:** ويعتبر التشبه بالراشدين من طرف الشباب صفة شائعة في كثير من سلوكيات المخاطرة كالتدخين والسياقة، غير أن سلوك السياقة له خصوصية باعتباره يعطي فرصة أكبر لتحقيق قدر كبير من الاستقلالية، فهي تتيح للشباب الإحساس أنهم راشدون وكذلك فرصة لتأكيد الذات بطرق أكثر وضوحا وصراحة وأنهم أكثر شجاعة وقدرة على التحكم في الوضعية (Bonino & al., 2005, p. 130). وتتمثل سلوكيات تأكيد الذات في إظهار المهارات والإمكانيات في السياقة للأخر وبالخصوص للأقران، أو كذلك خصائص وقوة المركبة. ففي البداية ينخرط الشاب في سلوكيات المخاطرة المختلفة بهدف التجربة ثم تصبح وسيلة لإبهار الجنس الأخر. ويضيف بينا وآخرون (2008) Bina & al أن المخاطرة من خلال استعراض المهارات أو خصائص المركبة تعتبر وسيلة لتأكيد الذات خاصة بالنسبة للشباب الخجول (sité dans Smet, 2008, p. 13). ويعتبر كذلك المستوى العال من سلوك السياقة الخطرة مرتبطا بإدراك الشاب بأنه محل اهتمام من طرف الجنس الأخر (Bonino & al., 2005, p. 133)

- **التجربة ووهم التحكم:** فتجربة المهارات ومدى قدرة الشاب في التحكم بالمركبة تعتبر أمرا أساسيا لإشباع حاجته في السيطرة على الأحداث، وإثبات قدرته وعدم خوفه وزيادة ثقته بنفسه، ولكنها في نفس الوقت تعطي تصورا وإدراكا خاطئا بالسيطرة (Bonino et al., 2005, p. 132). فالشباب في هذه

الحالة يسعى إلى اختبار وإثبات قدراته الشخصية ومهاراته من خلال التحدي وكذلك اختبار قوة المحرك والسرعة القصوى للمركبة ومدى التصاقها بالطريق.

– **المنافسة بين الأقران:** وتأتي بهدف تحقيق الذات الاجتماعية فالشباب بحاجة للتميز وتجاوز الأقران، وفي أن ينظر إليهم باحترام من طرف الأخرين. ولذلك تظهر سلوكيات المنافسة فيسعون لإثبات قدرته للقيام بما يقوم به أقرانهم أو الراشدين وبطريقة أفضل إذا لزم ذلك من خلال إظهار مهارات جديدة وشجاعة وقوة أكبر. وعادة ما يكون النموذج المتقمص بين الأصدقاء أنفسهم أو من خلال وسائل التواصل الاجتماعي أو التلفاز.

– **التقبل في جماعة الأقران:** فحاجة الشاب في أن يكون مقبولا في الجماعة التي ينتمي إليها أو يريد الانتماء لها قد تدفعه للسياقة الخطرة، فعندما يعتقد الشاب ان شرط القبول في المجموعة هو الامتثال لها أو يتعرض لضغوط من المجموعة فان هذا قد يكون دافعا للانخراط في سلوك السياقة الخطر.

– **الاحساس بالشباب:** من وجهة نظر الشباب فالمخاطرة عموما والسياقة الخطرة خصوصا لا تعتبر سمة من سمات الراشدين، فالمخاطرة تعتبر طريقة للإحساس بالشباب ونكران التقدم في السن (Smet, 2008, p. 16). فالفرد قد يبلغ من العمر الأربعين أو أكثر ولكنه مزال شابا اجتماعيا لأنه مازال يبحث عن الاستقلالية من جهة وكذلك عن الامتنان والتقدير الذي يرجوه من المجتمع. (Dupont, 2014, p. 29)

– **استراتيجيات التأقلم أو للهروب:** ويعتبر حجم الصراع الدائر بين أفكار ومعتقدات الشباب من جهة والقواعد والأفكار التي يريد أن يفرضها الوسط الأسري أو المجتمع أو الأصدقاء مصدرا للكثير من القلق والتوتر والإحباط والغضب. لذلك تعتبر السياقة الخطرة متنفسا للانفعالات السلبية والطاقة المكبوتة، وتجدر الإشارة هنا أن الشباب لا ينظر إليها على أنها محاولة للهروب من المشكلات الشخصية.

– **المتعة ومشاركة الانفعالات مع الرفاق:** فتجربة المخاطرة في السياقة يمكن أن تكون مصدرا للانفعالات الممتعة والمثيرة المتعلقة بالبحث عن المتعة ومشاركة الانفعالات مع الرفاق، مع أو دون البحث عن الإرضاء او التقبل أو التأقلم أو المنافسة أو تأكيد الذات.

- **السياقة الخطرة باعتبارها وسيلة:** قد يقوم السائق الشاب بالمخاطرة أثناء السياقة من خلال خرق قواعد المرور وهذا بهدف ربح الوقت، خاصة إذا كان تحت الضغط الزمن أو العمل، (Smet, 2008, p. 13)

هذا وتؤكد الدراسات –كما أشرنا في الفصلين السابقين– ان سلوكيات المخاطرة لدى الشباب ترتبط ببعض السمات المعرفية كدراسة (1993) Lambert & Fleury ودراسة (2021) Rezaeei et al وكذا الخصائص الانفعالية كالحزن كدراسة (2015) Rhodes et al ، الفرح كدراسة Rhodes et al أو الخوف (2021) Liu et al أو الغضب (2013) Beck et al. كما ان سلوكيات السياقة الخطرة لا ترتبط فقط بالعوامل والسمات الخاصة بالشباب فقط، بل يمكن ان ترتبط ايضا بعوامل خاصة باسرهم. فللأولياء دور مهم في مخاطرة الأبناء، نوع العلاقة أباء–أبناء مهمة جدا، والانفصال العاطفي بين الأبناء والاباء، أو عدم القدرة على تحقيق الاستقلالية بالنسبة للأبناء يعتبر عاملا لمخاطرة السائقين الشباب وتعرضهم لحوادث. أما العلاقة الامنة والصحية بين الأباء والأبناء بالإضافة إلى المراقبة المستمرة من طرف الوالدين لسلوك السياقة، القواعد التي يضعها الوالدين فيما يخص ظروف القيادة والممنوعات تعتبر عوامل مساعدة للإنقاص من مخاطرة الشباب. بالإضافة لذلك فالطريقة التي يقود بها الوالدين تعتبر عاملا أساسيا ونموذجا يقتدي به الأبناء في مهام عده. (HOLE, 2019, p. 41)

5- الفروق في السياقة وفق الجنسين:

يرى (2010) Assaily أن العديد من الابحاث والدراسات خلصت الى ان الذكور أكثر انخراطا في سلوكيات السياقة الخطرة من الإناث كدراسة (2018) Oviedo & Bridie وهذا راجع إلى 3 أسباب أساسية رصدها التراث العلمي، وهي:

- **الاسباب البيولوجية:**

إن الاختلافات في التركيبة البيولوجية بين الذكور والإناث تعتبر عاملا أساسيا في الاتجاهات نحو المخاطرة عموما. بالنسبة للذكور فهرمون التستوستيرون مرتبط بالمخاطرة غير العدوانية (Vermeersch & al, 2008)، ويتميز الأفراد الشباب ذوي التستوستيرون المرتفع بميلهم للرفقاء المخاطرين، وهذا ما يؤثر عليهم بدوره ويزيد من مخاطرتهم، وتعتبر المخاطرة غير العدوانية أمرا طبيعيا أثناء مرحلة البلوغ، أما المخاطرة العدوانية ففي حال بروزها في مرحلة الطفولة فهي تعتبر عنصرا يمكننا من التنبؤ بالمخاطرة العدوانية في مرحلة الشباب وحتى الرشد. (Assaily, 2010, p. 157)

أما عند الإناث فهرمون الأستروديول estradiol مرتبط أكثر بالمخاطرة عموما أما التستوستيرون فهو غير مرتبط بأي شكل من أشكال المخاطرة عند الإناث (Vermeersch & al (2008

- **الهوية الجنسية (الجندر):**

أثبتت دراسة (Ozkan & al (2005 عن العلاقة بين الهوية الجنسية وكذلك الاتجاه نحو المخاطرة، وأن المخاطرة في السياقة (الطبيعة التنافسية للسياقة) ليست متعلقة بالجنس البيولوجي فقط بل متعلقة أكثر بدرجة الذكورية masculanity. ولقد خلص بأن الذكورية المرتفعة تعتبر عاملا من عوامل السياقة الخطرة. وحسب (Mas (2008 يتم تفعيل الذكورية عن طريق الاستحضار اللفظي verbal evocation وهذا ما يزيد من سلوك السرعة المفرطة (cité dans Assaily, 2010, p. 129).

ويعتبر مدى الانتماء لأحد الصور النمطية من طرف الأفراد الذكور كما الإناث عاملا مهما لتحديد سلوك المخاطرة وذلك بصورة أفضل من نوع الجنس البيولوجي. كما ان إحساس الانتماء القوي لأحد النمطين (الذكوري أو الانثوي) مرتبط بقوة بسلوك المخاطرة عموما. وكلما كانت هوية الفرد الجنسية أكثر ذكورية (التنافسية والإصرار) كلما كانت/كان أكثر ميلا للمخاطرة عموما. (Assaily, 2010, p. 129)

- **التفسيرات الأنثروبولوجية:**

قديما كانت المهام بين الرجل والمرأة محدد وواضحة، فمهام الرجل كانت تتمثل عموما في الأنشطة التي تتطلب قوة جسدية كبيرة وشجاعة لمواجهة الأخطار: الصيد، الحروب، المهن الشاقة، السياقة، أما المرأة فمهامها كانت أكثر ارتباطا بالأعمال المنزلية وتربية الأبناء والأعمال المكتبية (Assaily, 2010, p. 131). والحديث عن البعد الانثروبولوجي مازال قائما ليومنا هذا بسبب الفروق الفردية التي مازالت قائمة بين الجنسين في العديد من المهام المشتركة اليوم ومن بينها مهمة السياقة. الصورة النمطية بأن الأنثى أقل كفاءة في مهمة السياقة بالرغم من تغير دورها من المرأة الماكثة بالبيت إلى وجودها القوي في عديد من المجالات التي كانت مقتصرة على الرجال كالشرطة والجيش والعديد من المهام الشاقة. هذا الاعتقاد السائد يخلق عند المجتمع الأنثوي الشعور والرغبة في إثبات الذات في مجتمع ذكوري حتى وإن كان ذلك بسلوكيات مخاطرة عموما أو أثناء السياقة خصوصا، فحسب Assailyيمكن ان تزيد مخاطرة الإناث خاصة بارتباط السياق بالقيم التي تعتبر بالنسبة للمرأة ذات صلة بتحقيق الذات(p. 125). وعن التطور الزمني لسلوك السياقة الخطر فهناك اختلاف بين الجنسين، يميل الذكور من المخاطرة نحو الحذر

والتحفظ، أما الإناث فيملن من الحذر إلى سلوك المخاطرة، ليتجه منحنى سلوك المخاطرة بمرور سنوات السياقة كلا الجنسين نحو الاعتدال. (Assaily, p. 127)

خلاصة:

وفي الأخير وكخلاصة لهذا الفصل، يمكننا القول إن مرحلة الشباب باعتبارها مرحلة انتقالية، تعتبر مرحلة لتحقيق أهداف نفسية واجتماعية قد يلجأ السائق الشاب فيها إلى تبني العديد من سلوكيات المخاطرة. ويعتبر سلوك المخاطرة أثناء السياقة من أكثر السلوكيات قبولا بين الشباب بالمقارنة ببعض سلوكيات المخاطرة الصحية الاخرى كتناول المخدرات والعقاقير او الرياضات الخطرة وغيرها. ويأتي الانخراط فيها -كما أشرنا سابقا- بطريقة متكررة وإرادية بحثا عن المتعة أو لتحقيق مجموعة من المكاسب النفسية او الاجتماعية، وكل ذلك في ظروف تتميز بالغموض.

وقد لا يكون سلوكا المخاطرة على الطريق محببا عند كل الشباب، فنجد الشباب المخاطر بشدة ونجد من يخاطر قليلا ومن لا يخاطر، وهذا ما أكده Jonah (1986) . وبالإضافة إلى الفروق في سلوك السياقة الخطر المتعلقة بالجنس، فقد بينت العديد من الدراسات أن سمات الشخصية تعتبر كذلك عوامل أساسية في الفروق بين الأفراد في سلوكيات المخاطرة كدراسة بوظريفة وآخرون (2010) حول إدراك سلوك المخاطرة والبحث عن الإثارة، ودراسة Zuckerman & Kuhlman (2001) حول البحث عن الإثارة والعدوانية، ودراسة فورار وبوطمين(2022) بين سمة العصابية والسياقة الانفعالية (الغضب) والعدوانية. لذلك تعتبر السمات الانفعالية والمعرفية من المحددات التي قد تمكننا من التمييز بين الشباب في سلوك المخاطرة أثناء السياقة وكذلك التنبؤ بسلوك السياقة الخطر من خلال هذه المتغيرات.

الجانب الميداني

الفصل الخامس

إجراءات الدراسة الميدانية

1- منهج الدراسة.

2-الدراسة الاستطلاعية.

2-1 أهدافها.

2-2- إجراءاتها.

2-2-1- أدوات الدراسة.

أ- مؤشر دولا للسياقة الخطرة.

ب- الأدوات المستعملة في قياس المحددات المعرفية.

- **مقياس الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة.**
- **مؤشر الأسلوب المعرفي.**

ج- سلم الانفعالات الفارقية النسخة الرابعة.

2-2-2- عينة الدراسة الاستطلاعية.

2-2-3- نتائج الدراسة الاستطلاعية.

3- الدراسة الأساسية.

3-1- حدود الدراسة.

3-2- عينة الدراسة.

3-3- أدوات الدراسة.

3-4- الأساليب الإحصائية المستخدمة.

1- منهج الدراسة

في مجال البحوث وقبل اللجوء إلى حل أي مشكلة في موضوع ما، عادة ما يلجأ الباحث إلى وصف جوانب الظاهرة أولا ثم تحديد مختلف العلاقات. ولقد فرض المنهج الوصفي نفسه دون المناهج الأخرى في هذه الدراسة لأن مجال الأبحاث في الأساليب المعرفية والانفعالات الفارقية لدى السائق عموما والسائق المخاطر على وجه الخصوص لا يزال يحتاج للوصف والتصنيف والفهم والتفسير. وهذا ما يحققه هذا المنهج الذي يعتمد على وصف الظاهرة وتفسيرها وتحديد الظروف والعلاقات التي قد توجد بين مكوناتها والواقع. (جابر و كاظم، 1986، صفحة 134)

2-الدراسة الاستطلاعية:

2-1 أهدافها

هدفت الدراسة الاستطلاعية إلى تحديد أدوات الدراسة وقياس خصائصها السيكومترية، وكذلك إلى التدرب على طريقة العمل بها واستكشاف الميدان، حيث يمكننا من خلال هذه المرحلة من البحث التعرف على الصعوبات التي يمكن أن تواجهنا في الدراسة الأساسية وبالتالي محاولة تجنبها.

2-2- إجراءاتها:

لإجراء هذه الدراسة قمنا اولا بمسح لمجموعة من الأدوات باللغة العربية والأجنبية (الفرنسية والانجليزية) والتي تقيس مختلف متغيرات الدراية: سلوكيات المخاطرة، الأساليب المعرفية والانفعالات؛ وخلصنا لاختيار أربعة مقاييس قادرة -وفق تصورنا واطلاعنا- على مساعدتنا على الإجابة عن تساؤلات الدراسة وتحقيق أهدافها، ثم قمنا بتطبيق هذه الادوات بغية التأكد من خصائصها السيكومترية وملاءمتها لعينة الدراسة. وفيما يلي سنتطرق إلى هذه الادوات وشرح حيثيات تفضيلها عن المقاييس الأخرى.

2-2-1- أدوات الدراسة:

أ- مؤشر دولا للسياقة الخطرة (Dula Dangerous Driving Index (3DI (Dula & Ballard, 2006): للتعرف على المحددات المعرفية والانفعالية للسائق الشاب المخاطر وجب علينا أولا إيجاد طريقة للتعرف والكشف عن السائق المخاطر. وكانت الفكرة الاولى تدور حول الاعتماد على التقارير الذاتية للسائقين الشباب، وهذا من خلال طرح أسئلة ك: " هل أنت مخاطر في السياقة ام لا"، لكن تم التخلي عن هذه الفكرة لأن إدراك الأفراد المستجوبين لسلوك المخاطرة على الطريق لم يكن موضوعيا. عدم

إدراك الأفراد لسلوكيات الخطر والمخاطرة بنفس الطريقة دفع الباحث أيضا إلى عدم اعتبار كل سائق يسجل مخالفات مرورية سائق مخاطرا. أي أنه ليس كل من يقوم بسلوك خطر يعتبر مخاطرا حقيقيا، فقد يعتبر مخاطرا تجريبيا أو مخاطرا نتيجة لظروف قاهرة كما ذكرنا في الجانب النظري من البحث. وكذلك ليس كل من لم يسجل مخافة مرورية ليس مخاطرا. ومنه ارتأينا ان أنسب طريقة للتعرف على السائق المخاطر هي استخدام أداة لقياس المخاطرة لدى السائق. ولذلك قمنا –في حدود ما توصلنا له– بدراسة مسحية لمجموعة من الدراسات والأدوات التي تقيس هذه الخاصية، وكان من بين الادوات التي توصلنا لها سلم **(DOSPERT) A Domain-specific Risk-attitude Scale** (Weber et al., 2002) والذي يعتبر مقياسا عاما يقيس ثلاثة جوانب من سلوك المخاطرة وهي سلوك المخاطرة العام، إدراك الخطر، الفوائد المتوقعة؛ وكذلك مقياس سلوكيات السياقة الخطرة والمعد من طرف الباحثة **بهلول سارة أشواق (2019)** والذي يقيس سلوكي السرعة المفرطة والتجاوز الخطير، ومقياس سلوك المخاطرة المعد من طرف **Ulleberg & Rundmo (2003)** الذي يعتبر مقياسا مخصصا للسائقين مكون من ثلاثة محاور وهي محور سلوك السرعة المفرطة، محور سلوك التجاوزات الخطيرة وأخيرا محور السياقة المفرطة، وكذا مقياس سلوك القيادة المخاطر للباحثة بوعيشة (2012)، والمتكون من 37 بندا مقسمة على 3 أبعاد هي السياقة غير القانونية، السياقة غير الأخلاقية والسياقة غير الصحية؛ ومؤشر (DDDI) Dula Dangerous Driving Index للباحث **CHRIS S. DULA** وهو مقياس استعمل في العديد من الدراسات وأثبت صدقا وثباتا عاليين على سائقين من بلجيكا وأمريكا (Willemsen et al., 2008)، وفي الصين ايضا (Qu et al., 2014). ويتميز هذا المقياس بقدرته على التعرف على الأفراد الذين يتسمون بالميل للسياقة الخطرة **Dangerous Driving** من خلال 3 أبعاد هي: السياقة العدوانية، الانفعالات/لأفكار السلبية في السياقة والسياقة المحفوفة بالمخاطرة (Willemsen et al., 2008). وقررنا الاعتماد على هذا المؤشر لأسباب ثلاثة هي:

- قدرته في التعرف على السائق الخطر من خلال الدرجة الكلية و كذلك من خلال كل بعد من أبعاده على حدا.
- قدرته على الكشف على ميل الأفراد إلى القيام بسلوكيات عدوانية (البعد الثاني) وكذلك بعد الأفكار/ والانفعالات السلبية أثناء السياقة (البعد الثالث) وهما بعدان يقودان السائق إلى سلوكيات خطرة وبالتالي يعتبر سائقا خطرا.

- لقياسه تأثير بعض الانفعالات السلبية كالغضب، وبالرغم من أنها انفعالات تصنف في هذا المقياس على انها حالة وليست سمة فيعتقد الباحث بجدواها في تحديد بعض الجوانب من شخصية السائق المخاطر.

ويتكون هذا المؤشر من 31 بندا، مقسمة على 3 أبعاد وهي: بعد السياقة العدوانية 7 بنود، بعد الانفعالات/الأفكار السلبية في السياقة بـ 9 بنود، وبعد السياقة المحفوفة بالمخاطرة بـ 12 بندا، بالإضافة لثلاثة بنود غير فعالة (حيادية). والجدول 2 يوضح أرقام وعدد البنود الخاصة بكل بعد.

جدول 2

أرقام بنود كل بعد من أبعاد مؤشر دولا للسياقة الخطرة

البعد	أرقام البنود
السياقة العدوانية	4، 5، 6، 7، 17،9، 12
الانفعالات/الأفكار السلبية في السياقة	1، 2، 3، 13، 18، 19، 20، 24، 29
السياقة المحفوفة بالمخاطر	10، 11، 14، 15، 16، 21، 22، 26، 27، 28، 30، 31
بنود غير فعالة	8، 23، 25

النسخة الأصلية لهذا المؤشر معتمدة باللغة الإنجليزية (ملحق رقم 01) ، قمنا بترجمتها إلى اللغة العربية (ملحق رقم 06) بالاعتماد على طريقة "الترجمة وإعادة الترجمة" وهذا للكشف عن مدى كفاءة الترجمة وتكافؤ معاني البنود في اللغتين (بدر، 2002، ص 411).

ثم قمنا بتوزيع النسخة الأصلية (الإنجليزية) على أستاذتين من قسم اللغة الإنجليزية بجامعة الحاج لخضر 2 بهدف ترجمة بنوده الـ 31 الى اللغة العربية، بالإضافة لترجمة الباحث، هذا في المرحلة أولى. وفي المرحلة الثانية قمنا بمقارنة الترجمات واستخلاص ترجمة عربية موحدة، وذلك بعد التأكد من عدم وجود فروق جوهرية مخلة بالمعنى بين النسخ الثلاث. وفي المرحلة التالية قمنا بعرض الترجمة العربية (المنقحة) على أستاذتين متخصصتين في الترجمة، وذلك بهدف إعادة الترجمة من النسخة العربية إلى اللغة الإنجليزية دون الرجوع إلى الصيغة الأصلية.

بعد الحصول على النسختين المعاد ترجمتهما قمنا وبمساعدة متخصص أخر في الترجمة بمراجعة النسختين الأخيرتين والخروج بنسخة موحدة وذلك طبعا بعد التأكد من عدم وجود فروق جوهرية بينهما.

وبعد عرض النسخة الأصلية الأولى(بالإنجليزية) والنسخة الأخيرة (المترجمة من العربية إلى الإنجليزية) على استاذين في قسم علم النفس متمكنين من اللغة الاجنبية، وأساتذة متخصصين في الترجمة فقد لوحظت بعض الفروق الطفيفة في صياغة بعض البنود والتي لا تخل بمعناها، وبهذا تقرر اعتماد الترجمة المتفق عليها.

وللتأكد من وضوح بنود المؤشر لدى المستجوبين تم في مرحلة أخرى عرضه على مجموعة من الأفراد أحاديي وثنائي اللغة، بهدف رصد ملاحظاتهم فيما يخص وضوح وفهم العبارات، وقد كانت النتيجة أنهم أبدوا فهما لعبارات المقياس في النسختين العربية والانجليزية وعدم وجود عبارات غير واضحة. وبهذا تم اعتماد النسخة المعربة، وتطبيقها للتأكد من خصائصها السيكومترية.

ب- الأدوات المستعملة في قياس المحددات المعرفية: بهدف تحديد بعض المحددات المعرفية للسائق الشاب والتي حددناها اجرائيا ببعض الاساليب المعرفية، قمنا اولا وفي حدود ما توفر لدينا بدراسة مسحية لمجموعة من الدراسات والأدوات التي تقيس هذا المتغير. وقد لمسنا من خلال بحثنا قلة الدراسات التي اهتمت بالعلاقة بين الأساليب المعرفية وسلوكيات المخاطرة على الطريق، باستثناء بعض الدراسات كدراسة Demick & Harkins (1999) حول أسلوب الاعتماد في مقابل الاستقلال على المجال، ودراسة Rezaeei et al (2021) حول أسلوب التصلب في مقابل المرونة، ودراسة يحي باي وآخرون (2013) حول الأسلوب المعرفي التروي في مقابل الاندفاع.

وانطلاقا من تحليل الأساليب المعرفية وخصوصية الفضاء المروري، اخترنا العمل أولا بأسلوب التصلب في مقابل المرونة. فمهمة السياقة مهمة معرفية تتطلب فاعلية كبيرة في العمليات المعرفية وأي غموض أو تشتت قد يؤثر فيها سلبا، وخاصة في إدراك السائق للخطر. وبالرجوع لخصائص أسلوب التصلب والمرونة نجده يعكس مدى إدراك الفرد بمشتتات الانتباه ومدى تحمله للغموض كذلك. فذوي الأسلوب المعرفي المرن يتميزون مثلا بتركيز عال بمعنى انهم لا يتأثرون بالمشتتات عكس ذوي الأسلوب المعرفي المتصلب. بالإضافة لذلك فبالرجوع لتعريف سلوك المخاطرة نجد أن السائق المخاطر يتميز بالبحث عن كل ما هو جديد، وبتحمله للغموض وهذا ما يعتبر كذلك من خصائص ذوي الأسلوب المعرفي المرن.

أسلوب ثان اعتبرناه مهما في هذه الدراسة بالرغم من عدم وجود دراسات تربطه بالسائق حسب اطلاعنا وهو الأسلوب المعرفي (العالم، التخطيطي، الابتكاري). إذ يعتبر هذا الأسلوب أسلوبا ثلاثي الأبعاد عكس الأسلوب السابق ثنائي الأبعاد، وهو ما قد يعطينا تصورا اخر للأساليب المعرفية. وتم اختيار هذه الاساليب انطلاقا من الخصائص التي تميز كل اسلوب والتي تعكس طريقة معالجة المعلومات، والتي وفق تصورنا قد تؤثر على طريقة السياقة، وتعامل السائق مع الفضاء المرور. فحسب Cools & Broeck (2007) ذوي الأسلوب **المخطط** مثلا يتميزون باحترامهم الشديد للقواعد والقوانين، لذلك نفترض أنهم أقل السائقين مخاطرة. أما ذوي الأسلوب الابتكاري فهم عكس ذلك تماما ميالون للحرية وحب الغموض والإثارة، لذلك نفترض بأنهم مخاطرين، أما ذوي الأسلوب العالم فهم ميالون للبحث عن الحقائق والدقة مما قد يجعلهم أكثر قدرة على التعرف على مصادر الخطر، كما أنهم يفضلون اتخاذ القرارات بالاعتماد على تحليل معمق لهذه الحقائق وهذا من جهة أخرى معاكسة ما قد يشكل خطرا في المجال المروري نظرا لحاجة مهمة السياقة إلى اتخاذ قرارات فورية في الكثير من الأحيان. قدرة هذا الأسلوب المفترضة بالاعتماد على خصائص أبعاده على التمييز معرفيا بين المخاطرين وغير المخاطرين هي دافعنا الأساسي للاعتماد عليه كمتغير معرفي ثان. وفيما يلي عرض للأداتين المستخدمتين في قياس المحددات المعرفية:

ب-1 - مقياس الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة (ميسون، 2010): يعتبر أسلوب التصلب والمرونة من الأساليب ذات البعدين أو القطبين، ويعبر على مدى إدراك الفرد لمشتتات الانتباه وكذلك للمتناقضات الحاضرة في مجال إدراكه. وبالرغم من عدم توفر دراسات تربط مباشرة هذا الأسلوب المعرفي بالسائق المخاطر (حسب اطلاعنا)، إلا أننا انطلقنا من ثقتنا في خاصية الثبات التي تتمتع بها الأساليب المعرفية عموما من خلال امتداد أثرها الى طريقة إدراك الفرد للمجال المروري، وبالتالي يتحدد أسلوب السياقة المخاطرة من عدمها.

وتعددت الأدوات التي تقيس هذا الأسلوب، أقدمها وأولها هو مقياس ستروب (1935) Stroop للكلمات الملونة، وهو مقياس غير لفظي يعتمد على الكلمات والالوان، ونجد كذلك مقياس الباحثة سميرة ميسون (2010) والذي اعتمد في بناءه على المقياس المعد من طرف وهيب مجيد الكبسي (1989)، ومقياس أخر معد من طرف محمد عبد المجيد المصري (1994). واختار الباحث مقياس الباحثة سميرة ميسون (2010) باعتباره مقياسا مبنيا ومكيفا على البيئة الجزائرية. ولأنه استعمل في العديد من الدراسات

السابقة كالمجال التعليمي (عباني واخرون، 2018) والمهني (عباني، 2015) و (محمود و محمد ، 2021) وغيرها.

ولا يكتفي هذا المقياس المكون من 45 بندا في درجته الكلية بالكشف على ميول الفرد تجاه أحد قطبي الأسلوب المعرفي، بل يتعدى إلى الكشف عن خمسة أبعاد فرعية أخرى مشتقة من بنود المقياس ككل وهي: بعد التمسك بالأحكام المتطرفة، بعد مقاومة التغيير، بعد عدم تحمل الغموض، بعد التسلطية وأخيرا بعد عدم التسامح مع الاخرين. وهذا ما يفتح المجال لوضع محددات وبروفيل أكثر دقة. والجدول 3 يبين توزيع بنود الأسلوب المعرفي (التصلب/المرونة) على أبعاده الخمسة.

جدول 3

ارقام بنود كل بعد لمقياس الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة

البعد	عدد البنود	البنود
التمسك بالأحكام المتطرفة	7	1، 2، 4، 5، 14، 21،22
مقاومة التغيير	13	3، 12، 19، 23، 25، 29، 32،33، 36، 40، 41، 43، 45
عدم تحمل الغموض	6	15، 18، 24، 26، 34، 35
التسلطية	9	6، 9، 13، 16، 17، 20، 27، 37، 38
عدم التسامح مع الاخرين	10	7، 8، 10، 11، 28، 30، 31، 39، 42، 44

ب-2- مؤشر الأسلوب المعرفي Cognitive Style Indicator (CoSI) (Cools & Broeck, 2007): ثاني الأدوات المستعملة للتعرف على بعض المحددات المعرفية لشخصية السائق المخاطر هو

مؤشر الأسلوب المعرفي (Cognitive Style Indicator (CoSI، وهو مقياس يهدف للتعرف على طريقة معالجة الأفراد للمعلومات المحيطة بهم.

أعد هذا المؤشر **(Cools & Dan Broeck (2007** ويعتبر من مقاييس الأساليب المعرفية متعددة الأبعاد، والتي لم تستخدم من قبل في البحوث العربية والمحلية حسب اطلاعنا. يتكون المؤشر من 18 بندا مقسمة على 3 أبعاد أو أساليب معرفية: أسلوب العالم style Knowing بأربعة بنود، أسلوب المخطط Planning style بسبعة بنود، وأخيرا أسلوب المبتكر Creating style بسبعة بنود. يتمتع المقياس بثبات وصدق كبيرين حسب دراسة عالمية على عينة تتكون من 546 فردا من بلجيكا وإفريقيا الجنوبية. (Cools et al., 2011)

واعتمدنا على هذا المؤشر لأنه قد يساعدنا في تحديد ما إذا كان السائق الشاب المخاطر من السائقين الذين يعتمدون في طريقة جمع معلومات المحيط: على التحليل العميق والبحث عن التفاصيل (أسلوب العالم)، أو من السائقين الذين يتميزون بحاجتهم للهيكلة والتنظيم للقيام بمهامهم (أسلوب المخطط) أو من السائقين الذين يميلون إلى الاعتماد على حدسهم في المرتبة الأولى (الأسلوب المبتكر). كما انه يزيد كذلك من عدد المتغيرات التي قد تساعنا في تحديد بروفيل أكثر دقة.

والجدول التالي يبن أرقام بنود كل بعد.

جدول 4

يبين أرقام بنود كل بعد من أبعاد مؤشر الأسلوب المعرفي

البعد	أرقام بنوده
أسلوب العالم Knowing style	2، 8، 13، 15
أسلوب المخططPlanning style	3، 6، 9، 10، 12، 16، 18
أسلوب المبتكرCreating style	14،11،7،5،4،1، 17

لم نجد نسخة معربة من هذا المؤشر، لذلك قمنا بترجمته من اللغة الإنجليزية إلى العربية، وذلك بالاعتماد على نفس طريقة الترجمة وإعادة الترجمة بكل مراحلها المذكورة سابقا في المقياس الاول.

ج- سلم الانفعالات الفارقية النسخة الرابعة l'Échelle des émotions différentielles IV (EED-IV) (Izard C. et al., 1993): فيما يخص المحددات الانفعالية فمن خلال سعى الباحث

إلى التعرف على مختلف المقاييس المعدة لقياس الانفعالات، وبعد الاطلاع على العديد منها كسلم الخجل CBSS من إعداد (1981) Cheak and Buss والمعرب والمكيف على البيئة الكويتية من طرف الباحث بدر محمد الأنصاري (2002)، ومؤشر الشعور بالخزي من إعداد نفس الباحث، ومؤشر قائمة حالة وسمة الغضب Staxi من إعداد (1996) Spieberger والمعرب والمكيف من طرف الباحث عبد الفتاح القريشي (1997)، وقائمة الحالات النفسية (The Differential Emotion Scales (DES من إعداد (1974) Izard C. et al والذي يقيس ما مجموعه 10 انفعالات كاملة باعتبارها حالة وهذا لا يخدم البحث الحالي. وبالرغم من ذلك فلقد أثار هذا السلم الأخير اهتماما وفضولا لدى الباحث نظرا لقدرته على قياس مجموعة من الانفعالات دفعة واحدة.

وبعد البحث والتقصي وجدنا أن العالم إيزارد Izard نشر ورقة بحثية أخرى بعنوان "ثبات التجارب الانفعالية وعلاقتها بسمات الشخصية" وعرض تطور قائمة (DES) إلى النسخة الثانية ثم الثالثة وأخيرا النسخة الرابعة منه (DES VI) في دراسته الأخيرة (1993) Izard C. et al. وتقيس النسخة الرابعة مجموعة من 11 انفعالا بدل 10 انفعالات في النسخة الأولى، بالإضافة لانفعال مركب واحد هو العداء الموجه نحو الذات.

فالنسخة الأولى من قائمة الحالات النفسية DES هدفت إلى تحديد الحالات الانفعالية Discret كاستجابة لذكرى ما مثلا، أما النسخة الرابعة DES VI فتقيس الانفعالات كسمة والتي تتمثل في الفروق الثابتة بين الأفراد في مدى تردد الانفعالات في الحياة اليومية. (Izard C. et al., 1993)

ويعد هذا السلم من الأدوات المهمة والأكثر استعمالا في الدراسات الانفعالية، إذ تم استعماله عند الأطفال والراشدين وعند الأشخاص العاديين والمرضي، ومن الأسباب الرئيسية التي جعلته واسع الاستعمال هو أنه من الأدوات النادرة والتي تقيس الظاهرة الانفعالية بالاعتماد على الانفعالات القاعدية وبطريقة ذاتية، مما يسمح لنا بإعطاء وصف أكثر دقة للظواهر الانفعالية. (Ricard-St-Aubin et al., 2009)

وقد تعزز خيارنا لاستخدام هذا السلم في الدراسة الحالية لأربعة أسباب: أولا لأنه يقيس رزمة كاملة من الانفعالات كسمة (12 انفعالا) موفرا بذلك عدد لا بأس به من المتغيرات التي قد تساعد الباحث في تحديد بروفيل انفعالي متكامل للسائقين المخاطرين. وثانيا لتسهيل عملية جمع البيانات، فلو اعتمدنا على بناء أو تحديد 12 مقياسا لقياس 12 انفعالا كسمة في الدراسة الحالية، فسيخلق هذا الامر مشكلة طول الأدوات، والتي قد تؤثر على استجابات المفحوصين، وبالتالي قد نحصل على نتائج غير موثوق فيها.

وثالثا انطلاقا من ان السياقة تجربة انفعالية يعايش فيها السائق العديد من الانفعالات، وانطلاقا من تجربتنا الخاصة كسائقين، ومما نعرف عنه من تجارب غيرنا من السائقين، فان معظم الانفعالات الموجودة في هذا المقياس؛ ان لم نقل كلها يمكن للسائق معايشتها اثناء السياقة، ما شجعنا على استخدامه. واخيرا تمت ترجمته وتكييفه على البيئة المحلية. وقد يعتبر هذا المقياس إثراء للمكتبة الجزائرية والعربية وذلك لعدم توفره فيها (في حدود علم الباحث).

وكما أشرنا يتكون هذا السلم من 12 بعدا، كل بعد يمثل انفعالا محددا هي: Interest الاهتمام، joy الفرح، surprise مفاجأة، sadness الحزن، anger الغضب، disgust الاشمئزاز، contempt الازدراء، fear الخوف، guilt الذنب، shame العار، shyness الخجل، self–hostility العداء للنفس. وكل بعد يحوي 3 بنود (الجدول رقم 5)، أي بمجموع كلي 36 بندا.

جدول 5

ارقام بنود كل بعد من سلم الانفعالات الفارقية

البعد	رقم البند	البعد	رقم البند
الذنب	1، 30، 22	**العار**	6، 26، 36
الخجل	2، 10، 23	**الحزن**	7، 21، 34
الفرح	3، 15، 25	**المفاجأة**	8، 18، 31
الاشمئزاز	4، 24، 27	**الازدراء**	9، 16، 29
العداء للنفس	5، 14، 28	**الاهتمام**	11، 17، 32
الخوف	12، 19، 35	**الغضب**	13، 20، 33

وقد قام الباحث بعملية الترجمة وإعادة الترجمة من وإلى اللغة الفرنسية وفق المراحل المذكورة سابقا، ثم تم حساب الخصائص السيكومترية للمقياس المعرب.

2-2-2- عينة الدراسة الاستطلاعية:

تمثلت عينة الدراسة الاستطلاعية في 75 سائق لمختلف المركبات بمدينة باتنة، اختيروا بطريقة عرضية، تتراوح أعمارهم بين 18 إلى 77 سنة وبلغ عدد الذكور 48 فردا والإناث 27 فردا.

2-2-3- نتائج الدراسة الاستطلاعية:

أ- الخصائص السيكومترية لمؤشر دولا للسياقة الخطرة المعرب Dula Dangerous Driver (3DI) Index (Dula & Ballard, 2006):

أ-1- الصدق: لقياس صدق المقياس تم الاعتماد على:

أ-1-1-صدق الاتساق الداخلي:

وذلك من خلال قياس معاملات الارتباط بيرسون لكل بند مع بعده وكذلك لكل بند مع المقياس ككل وكانت النتائج كالتالي:

- **لكل بند مع بعده:**

جدول 6

يوضح معامل الارتباط لكل بند مع بعده لمؤشر دولا للسياقة الخطرة

البعد	رقم الفقرة	معامل الارتباط	مستوى الدلالة	البعد	رقم الفقرة	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
السياقة العدوانية	4	0.74	0.001		24	0.47	0.001
	5	0.81	0.001		29	0.61	0.001
	6	0.75	0.001	السياقة المحفوفة بالمخاطرة	10	0.77	0.001
	7	0.76	0.001		11	0.78	0.001
	9	0.82	0.001		14	0.62	0.001
	12	0.81	0.001		15	0.75	0.001
	17	0.68	0.001		16	0.54	0.001
الانفعالات/الأفكار السلبية في السياقة	1	0.51	0.001		21	0.71	0.001
	2	0.66	0.001		22	0.78	0.001
	3	0.60	0.001		26	0.63	0.001
	13	0.67	0.001		27	0.72	0.001
	18	0.79	0.001		28	0.56	0.001

19	0.73	0.001	30	0.75	0.001
20	0.75	0.001	31	0.60	0.001

يتضح من خلال الجدول 6 أن درجة معاملات ارتباط كل البنود مع أبعادها دالة عند 0.001.

- **لكل بند مع المقياس ككل:**

جدول 7

يوضح معامل الإرتباط لكل بند مع مؤشر دولا للسياقة الخطرة

رقم الفقرة	معامل الارتباط	مستوى الدلالة	رقم الفقرة	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
1	0.47	0.001	**16**	0.48	0.001
2	0.68	0.001	**17**	0.65	0.001
3	0.59	0.001	**18**	0.70	0.001
4	0.66	0.001	**19**	0.71	0.001
5	0.71	0.001	**20**	0.58	0.001
6	0.70	0.001	**21**	0.75	0.001
7	0.67	0.001	**22**	0.72	0.001
9	0.77	0.001	**24**	0.40	0.001
10	0.72	0.001	**26**	0.61	0.001
11	0.77	0.001	**27**	0.59	0.001
12	0.78	0.001	**28**	0.44	0.001
13	0.60	0.001	**29**	0.68	0.001
14	0.57	0.001	**30**	0.64	0.001
15	0.73	0.001	**31**	0.58	0.001

الجدول أعلاه يبين ان معاملات ارتباط كل البنود مع المقياس ككل دالة إحصائيا عند مستوى دلالة0.001.

- **لكل بعد مع المقياس ككل:**

جدول 8

يوضح معامل الإرتباط لكل بعد مؤشر دولا للسياقة الخطرة

البعد	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
السياقة العدوانية	0.92	0.001
الانفعالات/الأفكار السلبية	0.92	0.001
السياقة الخطرة	0.93	0.001

يبين الجدول أن معاملات ارتباط الأبعاد مع درجات المقياس ككل ممتازة وهي دالة عند 0.001.

أ-1-2- **الصدق التمييزي:** قبل التطرق للنتيجة، وجب الإشارة إلى اعتمادنا على اختبار t لعينتين مستقلتين في حالة تجانس التباين، أما في حالة عدم تجانس التباينات فقد اعتمدنا على اختبار t لعينتين مستقلتين بطريقة Welsh t- test (Delacre et al., 2017 ؛Rasch et al., 2009). كما ان درجات الحرية الموضحة في الجدول أدناه وفق اختبار Welsh T-Test تكون دائما أقل من درجات الحرية وفق اختبار T-Test student، ويعود ذلك لاعتمادها على معادلة مختلفة. فدرجة الحرية لاختبار t-test student- هي:

درجة الحرية= حجم العينة الأولى + حجم العينة الثانية -2.

ام في اختبار T-Test welsh فمعادلتها أكثر تعقيدا وتعتمد على الانحراف المعياري لكلا المجموعتين، والمعادلة الخاصة بها هي:

$$df = \frac{(s_1^2 / n_1 + s_2^2 / n_1)^2}{\frac{(s_1^2 / n_1)^2}{n_1 - 1} + \frac{(s_2^2 / n_2)^2}{n_2 - 1}}$$

حيث df هي درجة الحرية، s2،s1 هي إنحراف المعياري للمجموعتين، n2; n1 هي حجم العينتين. (Pace, 2012 , p. 132)

بالرجوع للصدق التمييزي، فلقد تم ترتيب درجات عينة الدراسة تصاعديا وأخذ نسبة 27 %والتي قدرت بـ 20 فردا من الدرجات العليا و20 فردا من أصحاب الدرجات الدنيا لكل بعد من أبعاد المقياس. وتم حساب قيمة "ت" للعينتين مستقلتين، بالشكل التالي:

- **درجات العينة في كل بعد:**

جدول 9

الفروق بين المستويات العليا والدنيا لمؤشر دولا للسياقة الخطرة ككل وكذلك أبعاده

البعد	القيمة	ن	المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة ت المحسوبة	درجة الحرية	مستوى الدلالة
السياقة العدوانية	**الفئة العليا**	20	22.5	5.9	11.15	19.50	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	7.4	0.68			
الانفعالات/الأفكار السلبية	**الفئة العليا**	20	33.35	5.26	14.91	38	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	14.3	2.22			
السياقة الخطرة	**الفئة العليا**	20	34.55	8.53	11.48	19.3	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	12.55	12.55			
المقياس ككل	**الفئة العليا**	20	88.0	18.9	12.03	20.26	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	36.25	3.4			

الجدول أعلاه يوضح وجود فروق بين متوسطات المجموعة العليا والدنيا للأبعاد الثلاثة وكذلك المقياس ككل في الدرجات، بالإضافة لذلك فقيمة "ت" المحسوبة لهذه الابعاد دالة إحصائيا عند مستوى دلالة 0.001. وبالتالي فالمقياس يتميز بالقدرة على التمييز بين الدرجات العليا والدنيا للأفراد.

أ- **2- الثبات:** وتم قياس الثبات بالطرق التالية:

تم اعتماد التجزئة النصفية لقياس الثبات والنتائج موضحة في الجدول التالي:

جدول 10

ثبات التجزئة النصفية مؤشر دولا للسياقة الخطرة

البعد		النصف الأول	النصف الثاني	معامل الثبات
السياقة العدوانية	**ألفا كرونباخ**	0.8	0.7	
	التباين	16.5	9.8	
	سبيرمان براون			0.85
	جوتمان			0.83
الانفعالات/لأفكار السلبية في السياقة	**ألفا كرونباخ**	0.7	0.6	
	التباين	22.0	15.2	
	سبيرمان براون			0.83
	جوتمان			0.82
السياقة المحفوفة بالمخاطرة	**ألفا كرونباخ**	8.43	8.40	
	التباين	32.8	25.5	
	سبيرمان براون			0.79
	جوتمان			0.8
المقياس ككل	**ألفا كرونباخ**	0.91	0.88	
	التباين	178.7	142.3	

سبيرمان براون	0.91
جوتمان	0.91

نظرا لوجود فروق بين قيمة ألفا كرونباخ للنصفين الأول والثاني وكذلك عدم تساوي التباينات (لكل بعد على حدا) يمكننا القول ان معامل الثبات المناسب في هذه الحالة هو معامل جثمان، ومعاملات الثبات المحسوبة مقبولة اذ تراوحت بين 0.83 للبعد الأول و0.82 للبعد الثاني و0.91 للبعد الثالث.

كما تم حساب معاملات الثبات ألفا كرونباخ والنتائج هي أن كل الابعاد وكذلك المقياس ككل يتمتع بثبات عال، كما يوضحه الجدول الموالي:

جدول 11

ثبات ألفا كرونباخ لمؤشر دولا للسياقة الخطرة

البعد	ألفا كرونباخ
السياقة العدوانية	0.87
المشاعر السلبية	0.81
القيادة المحفوفة بالمخاطرة	0.89
مخاطرة ككل	0.94

ومما سبق يمكننا القول إن المقياس يتمتع بصدق وثبات مقبولين، وبالتالي يمكننا الاعتماد عليه في الدراسة الاساسية.

ب- الخصائص السيكومترية لمقياس الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة (ميسون 2010)

ب-1- الصدق

صدق الاتساق الداخلي: اين تم حساب اتساق كل بند مع بعده وكذلك كل بند مع المقياس ككل، والنتائج موضحة في الجدولين أدناه:

جدول 12

يوضح معاملات ارتباط كل بند ببعده في لمقياس الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة

البعد	رقم الفقرة	معامل الارتباط	مستوى الدلالة	البعد	رقم الفقرة	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
التمسك بالأحكام	1	0.44	0.001	التسلطية	26	0.42	0.001
	2	0.25	0.05		34	0.47	0.001
	4	0.52	0.001		35	0.32	0.001
	5	0.53	0.001		6	0.54	0.001
	14	0.47	0.001		9	0.56	0.001
	21	0.28	0.05		13	0.50	0.001
	22	0.47	0.001		16	0.59	0.001
مقاومة التغيير	3	0.30	0.05		17	0.50	0.001
	12	0.46	0.001		20	0.31	0.001
	19	0.09	غير دالة		27	0.25	0.05
	23	0.37	0.001		37	0.45	0.001
	25	0.43	0.001		38	0.72	0.001
	29	0.44	0.001	عدم التسامح	7	0.49	0.001
	32	0.33	0.001		8	0.58	0.001
	33	0.36	0.001		10	0.45	0.001
	36	0.43	0.001		11	0.38	0.001
	40	0.38	0.001		28	0.67	0.001
	41	0.59	0.001		30	0.61	0.001
	43	0.49	0.001		31	0.58	0.001
	45	0.35	0.001		39	0.64	0.001

…	…	…	…	…	…	…
عدم تحمل الغموض	15	0.50	0.001	42	0.57	0.001
	18	0.66	0.001	44	0.61	0.001
	24	0.67	0.001			

من الجدول 12 نلاحظ أن أغلب ارتباطات البنود بأبعادها دالة إحصائيا عند 0.001 ودالة عند 0.05 في البنود رقم 02، 03، 21 و27. وبالرغم من أن العديد من الدراسات التي اعتمدت على هذا المقياس في صورته الحالية لم تشر إلى أي خلل في أحد بنوده إلا أنه قد تبين هنا (من خلال الارتباط كل بند مع بعده) في هذه المرحلة أن البند رقم 19 غير دال. وبما انه بند واحد فقط فقد قررنا الاعتماد على المقياس كما هو دون المساس به.

درجة الارتباط لكل بعد مع المقياس ككل:

جدول 13

يوضح معاملات ارتباط الدرجة الكلية لمقياس الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة مع أبعاده.

البعد	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
التمسك بالأحكام	0.50	0.001
مقاومة التغيير	0.63	0.001
عدم تحمل الغموض	0.70	0.001
التسلطية	0.76	0.001
عدم التسامح مع الاخرين	0.71	0.001

من خلال الجدول السابق نلاحظ ان معاملات الارتباط كلها دالة عند 0.01. وبذلك يتمتع المقياس باتساق داخلي مقبول.

- **الصدق التمييزي:**

جدول 14

الفروق بين المستويات العليا والدنيا لأبعاد مقياس الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة

البعد	الفئات	ن	المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة ت المحسوبة	درجة الحرية	مستوى الدلالة
التمسك بالأحكام	الفئة العليا	20	27.0	1.5	18.95	38	0.01
	الفئة الدنيا	20	16.7	1.8			
مقاومة لتغيير	الفئة العليا	20	48.9	4.5	14.34	32.2	0.01
	الفئة الدنيا	20	31.7	2.8			
عدم تحمل الغموض	الفئة العليا	20	24.5	1.7	15.66	38	0.01
	الفئة الدنيا	20	13.6	2.6			
التسلطية	الفئة العليا	20	36.4	2.68	14.8	38	0.01
	الفئة الدنيا	20	21.6	3.57			
عدم التسامح	الفئة العليا	20	42.9	2.7	18.8	38	0.01

	الفئة الدنيا	20	22.6	3.9			
المقياس ككل	الفئة العليا	20	166.7	11.3	13.76	38	0.01
	الفئة الدنيا	20	118.6	10.8			

الملاحظ من الجدول أعلاه هو وجود فروق دالة بين المتوسطات الحسابية للفئات العليا والدنيا لكل الابعاد، حيث كانت قيمة "ت" المحسوبة لكل الابعاد دالة عند مستوى دلالة 0.01. ومنه فالمقياس يتميز بالقدرة على التمييز بين الدرجات العليا والدنيا.

ب-2- الثبات: تم قياس الثبات بالطرق التالية:

- **التجزئة النصفية للمقياس:**

جدول 15

ثبات التجزئة النصفية لمقياس الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة

	النصف الأول	النصف الثاني	معامل الثبات
ألفا كرونباخ	0.53	0.75	
التباين	96.7	160.6	
سبيرمان براون			0.72
جوتمان			0.70

من الجدول 15 تم اعتماد قيمة معامل الثبات جوتمان والذي بلغت قيمته 0.7 وهي قيمة مقبولة بالإضافة إلى انه تم حساب معامل الفا كرونباخ للمقياس وبلغت قيمته 0.78 وهي قيمة ثبات مقبولة كذلك.

ومما سبق يمكننا القول إنه يمكننا الاعتماد على هذا المقياس في الدراسة الاساسية. لتمتعه بصدق وثبات مقبولين.

ج- الخصائص السيكومترية لمقياس مؤشر الأسلوب المعرفي (المعرب) Cognitive Style Indicator (CoSI) (Cools & Broeck, 2007):

ج- 1- الصدق: لقياس صدق المقياس تم الاعتماد على:

- **صدق الاتساق الداخلي:**

جدول 16

يبين معاملات ارتباط درجة كل بند بالدرجة الكلية للبعد لمؤشر الأسلوب المعرفي(CoSi)

البعد	رقم الفقرة	معامل الارتباط	مستوى الدلالة	البعد	رقم الفقرة	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
أسلوب العالم	2	0.71	دالة عند 0.001		16	0.62	دالة عند 0.001
	8	0.56	دالة عند 0.001		18	0.69	دالة عند 0.001
	13	0.75	دالة عند 0.001	أسلوب المبتكر	1	0.60	دالة عند 0.001
	15	0.71	دالة عند 0.001		4	0.70	دالة عند 0.001
أسلوب المخطط	3	0.56	دالة عند 0.001		5	0.70	دالة عند 0.001
	6	0.65	دالة عند 0.001		**7**	0.70	دالة عند 0.001
	9	0.73	دالة عند 0.001		11	0.78	دالة عند 0.001

10	0.82	دالة عند 0.001	14	0.65	دالة عند 0.001
12	0.63	دالة عند 0.001	17	0.75	دالة عند 0.001

من الجدول أعلاه يتضح لنا ان معاملات الارتباط لكل بند من البنود مع بعده دالة إحصائيا عند 0.01. وعليه فالمقياس يتميز بالاتساق داخلي.

- **الصدق التمييزي:**

جدول 17

يبين الفروق بين المستويات العليا والدنيا لأبعاد لمؤشر الأسلوب المعرفي (CoSi)

البعد	الفئات	ن	المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة ت المحسوبة	درجة الحرية	مستوى الدلالة
أسلوب العالم	الفئة العليا	20	18.88	0.67	18.99	26.2	0.001
	الفئة الدنيا	20	12.55	1.2			
أسلوب المخطط	الفئة العليا	20	33.3	1.03	11.52	19.83	0.001
	الفئة الدنيا	20	23.2	3.57			
أسلوب المبتكر	الفئة العليا	20	33.4	1.04	8.71	18.71	0.001
	الفئة الدنيا	20	23.5	4.70			

من الجدول أعلاه نلاحظ وجود فروق في المتوسطات الحسابية بين الفئة العليا والفئة الدنيا لكل الأبعاد، وان قيمة "ت" المحسوبة دالة إحصائيا عند مستوى دلالة 0.001. إذا فالمقياس قادر على التمييز بين الدرجات العليا والدنيا للمفحوصين.

ج-2- الثبات: تم قياس الثبات بالطرق التالية:

- **التجزئة النصفية:**

جدول 18

يبين معاملات الثبات لمؤشر الأسلوب المعرفي (CoSi)

البعد		النصف الأول	النصف الثاني	معامل الثبات
أسلوب العالم	ألفا كرونباخ	0.44	0.64	
	التباين	2.2	2.7	
	سبيرمان براون			0.52
	جوتمان			0.52
أسلوب المخطط	ألفا كرونباخ	0.71	0.61	
	التباين	8.1	3.8	
	سبيرمان براون			0.76
	جوتمان			0.72
أسلوب المبتكر	ألفا كرونباخ	0.66	0.67	
	التباين	7.05	4.93	
	سبيرمان براون			0.85
	جوتمان			0.84

من الجدول 18 نلاحظ ان قيمة معاملات الثبات جوتمان بلغت 0.72 و0.84 لبعدي أسلوب المخطط وأسلوب المبتكر على التوالي، وهي قيم ثبات قوية. أما في بعد أسلوب العالم فقيمة معامل الثبات قد بلغت الـ **0.52** وهي قيمة ضعيفة لكن مقبولة.

ولقد قمنا بحساب معامل الثبات ألفا كرونباخ للأبعاد الثلاثة وتبين أن معامل بعد أسلوب المعرفة قد بلغ 0.62 وهو مستوى مقبول. وبالتالي يمكننا القول ان الأبعاد الثلاثة تتميز بصدق وثبات يمكننا من الاعتماد عليه في هذه الدراسة.

جدول 19

معامل ثبات ألفا كرونباخ لكل بعد من مؤشر الأسلوب المعرفي (Cosi)

البعد	ألفا كرونباخ
أسلوب العالم	0.62
أسلوب المخطط	0.79
أسلوب المبتكر	0.81

مما سبق خلص الباحث إلى ان المقياس يتمتع بصدق وثبات مقبولين.

د- الخصائص السيكومترية لسلم الانفعالات الفارقية (Izard C. et al., 1993):

د-1- الصدق: لقياس صدق المقياس تم الاعتماد على:

- **صدق الاتساق الداخلي لكل بند مع بعده:** اين تم حساب اتساق كل بند مع بعده، وكانت النتائج كالاتي:

جدول 20

معامل الإرتباط كل بند مع بعده لسلم الانفعالات الفارقية

البعد	رقم الفقرة	معامل الارتباط	مستوى الدلالة	البعد	رقم الفقرة	معامل الارتباط	مستوى الدلالة
الذنب	1	0.68	0.001	**العار**	6	0.71	0.001
	30	0.80	0.001		26	0.64	0.001
	22	0.72	0.001		36	0.76	0.001
الخجل	2	0.80	0.001	**الحزن**	7	0.76	0.001
	10	0.90	0.001		21	0.88	0.001
	23	0.81	0.001		34	0.69	0.001

الفرح	3	0.71	0.001	**المفاجأة**	8	0.59	0.001
	15	0.77	0.001		18	0.74	0.001
	25	0.81	0.001		31	0.75	0.001
الاشمئزاز	4	0.70	0.001	**الازدراء**	9	0.74	0.001
	24	0.77	0.001		16	0.69	0.001
	27	0.86	0.001		29	0.73	0.001
العداء للنفس	5	0.80	0.001	**الاهتمام**	11	0.76	0.001
	14	0.79	0.001		17	0.74	0.001
	28	0.79	0.001		32	0.62	0.001
الخوف	12	0.88	0.001	**الغضب**	13	0.80	0.001
	19	0.89	0.001		20	0.77	0.001
	35	0.79	0.001		33	0.80	0.001

من خلال الجدول السابق يتضح أن معاملات الارتباط لكل الأبعاد مع بنودها تتراوح بين 0.59 و0.90 وهي جميعا معاملات ارتباط دالة إحصائيا عند 0.001.

- **الصدق التمييزي (المقارنة الطرفية):**

النتائج موضحة في الجدول التالي:

جدول 21

يبين الفروق بين المستويات الدنيا والعليا لأبعاد مقياس الانفعالات الفارقية

البعد	القيمة	ن	المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة ت المحسوبة	درجة الحرية	مستوى الدلالة
الذنب	الفئة العليا	20	11.35	1.6	15.36	38	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	4.6	0.9			
الخجل	الفئة العليا	20	11.4	2.13	17.02	20.11	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	3.15	0.36			
الفرح	الفئة العليا	20	13.45	0.9	20.00	38	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	6.9	1.1			
الاشمئزاز	الفئة العليا	20	11.15	18.8	17.67	21.8	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	3.6	0.5			

العداء للنفس	الفئة العليا	20	9.95	1.8	15.43	21.65	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	3.35	0.5			
الخوف	الفئة العليا	20	10.8	2.26	14.78	20.25	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	3.2	0.4			
العار	الفئة العليا	20	10.8	1.53	17.59	27.52	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	4.1	0.75			
الحزن	الفئة العليا	20	12.1	1.5	20.31	27.83	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	4.4	0.75			
المفاجأة	الفئة العليا	20	10.95	0.99	19.15	38	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	4.6	1.0			
الازدراء	الفئة العليا	20	12.3	1.5	17.59	38	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	4.7	1.1			
الاهتمام	الفئة العليا	20	13.4	1.1	14.37	38	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	7.3	1.4			
الغضب	الفئة العليا	20	13.25	1.16	24.04	38	دال عند 0.001
	الفئة الدنيا	20	4.8	1.05			

من خلال الجدول السابق نلاحظ انه توجد فروق بين المتوسطات الحسابية للفئات العليا والفئات الدنيا في كل الأبعاد، وكذلك قيم "ت" المحسوبة لكل بعد دالة كما يوضحها الجدول عند 0.001. وبذلك فالمقياس القدرة على التمييز بين القيم المرتفعة والمنخفضة من الاستجابات.

د-2- الثبات: تم قياس الثبات بالطرق التالية:

- **التجزئة النصفية لكل بعد:**

تم اعتماد التجزئة النصفية لقياس الثبات والنتائج موضحة في الجدول التالي:

جدول 22

معامل الثبات بطريقة التجزئة النصفية لكل بعد في مقياس الانفعالات الفارقية

البعد		النصف الأول	النصف الثاني	معامل الثبات	البعد		النصف الأول	النصف الثاني	معامل الثبات
الذنب	ألفا ك	0.28	1		الحزن	ألفا ك	0.76	1	
	التباين	3.5	1.6			التباين	5.9	1.8	

	س. براون			0.68		س. براون			0.52
	جوتمان			0.62		جوتمان			0.44
الخجل	ألفا ك	0.74	1		**المفاجأة**	ألفا ك	0.23	1	
	التباين	6.5	1.5			التباين	3.2	1.6	
	س. براون			0.78		س. براون			0.60
	جوتمان			0.65		جوتمان			0.53
الفرح	ألفا ك	0.44	0.52		**الازدراء**	ألفا ك	0.44	1	
	التباين	3.4	1.4			التباين	5.1	1.9	
	س. براون			0.73		س. براون			0.61
	جوتمان			0.60		جوتمان			0.50
الاشمئزاز	ألفا ك	0.34	1		**الاهتمام**	ألفا ك	0.32	1	
	التباين	4.3	1.8			التباين	3.3	1.5	
	س. براون			0.82		س. براون			0.55
	جوتمان			0.74		جوتمان			0.50
العداء للنفس	ألفا ك	0.58	1		**الخوف**	ألفا ك	0.85	1	
	التباين	.43	1.2			التباين	5.6	1.5	
	س. براون			0.70		س. براون			0.71
	جوتمان			0.64		جوتمان			0.62
العار	ألفا ك	0.34	1		**الغضب**	ألفا ك	0.54	1	
	التباين	3.6	1.8			التباين	5.8	1.8	
	س. براون			0.64		س. براون			0.73
	جوتمان			0.52		جوتمان			0.65

تم الاعتماد هنا في أغلب الأبعاد على معامل ثبات جوثمان وذلك لعدم تساوي التباين ومعاملات ألفا كرونباخ في النصفين عند أغلب الأبعاد، وتعتبر قيمة جوثمان الدنيا المقبولة هي 0.6 وهذا ما حققته انفعالات: الغضب، الخوف، العداء للنفس، الاشمئزاز ، الفرح، الخجل والذنب والتي تراوحت بين 0.6 و0.8 وهي معاملات ثبات مرتفعة (Houser, 2013). أما انفعالات: الاهتمام، الازدراء، المفاجأة، الحزن، والعار فتراوح معامل الثبات بين و0.4 و0.5 وهي متوسطة ومقبولة. وقام الباحث كذلك بقياس معاملات الثبات ألفا كرونباخ والنتائج موضحة في الجدول التالي:

جدول 23

معامل ثبات ألفا كرونباخ لكل بعد لكل بعد في سلم الانفعالات الفارقية

البعد	ألفا كرونباخ	البعد	ألفا كرونباخ
الذنب	0.6	**الحزن**	0.7
الخجل	0.8	**المفاجأة**	0.5
الفرح	0.6	**الازدراء**	0.5
الاشمئزاز	0.7	**الاهتمام**	0.4
العداء للنفس	0.7	**الخوف**	0.8
العار	0.5	**الغضب**	0.7

الجدول 23 يبين ان قيم معامل الثبات قوية (أكبر من 0.7) في انفعالات: الخجل، الاشمئزاز، العداء للنفس، الحزن، الخوف والغضب. أما في انفعالات: الذنب 0.6، الفرح0.6، العار0.5، المفاجأة0.5، الإزدراء0.5، والإهتمام0.4 وهي معاملات ثبات ضعيفة ولكنها مقبولة. فقيمة معامل ثبات ألفا كرونباخ غير مقبولة إذا قلت عن 0.4. (Houser, 2013, p. 202)

عموما، يمكننا القول ان الدراسة الاستطلاعية هدفت إلى اختيار أدوات الدراسة الاساسية وقياس خصائصها السيكومترية، وكذلك إلى التدرب على طريقة العمل بها واستكشاف الميدان، وقد تمكنا من خلال هذه المرحلة من التعرف على الصعوبات التي يمكن أن تواجهنا في الدراسة الأساسية، وبالتالي محاولة تجنبها. كما تمكنا من تحقيق جملة الأهداف الخاصة بهذه المرحلة من الدراسة وهي:

- التمكن من اختيار مجموعة من المقاييس نعتقد بملائمتها ومناسبتها لتحقيق أهداف الدراسة.
- التأكد من أن كل المقاييس المختارة تتمتع بصدق وثبات مناسبين، وبالتالي يمكن تطبيقها في الدراسة الاساسية.
- التدرب على استعمال هذه الأدوات.

ولعل من أكثر الصعوبات التي واجهها الباحث ميدانيا أثناء توزيع المقاييس (220 نسخة) هو أن الكثير منها لم تسترجع(93 نسخة)، إضافة الى وجود إجابات ناقصة في المسترجع منها (52 نسخة). وعند التحري عن السبب أعرب الكثير من أفراد العينة عن انزعاجهم من طول المقاييس وأن الإجابة عنها كلها متعبة. ونظرا لأهمية المتغيرات التي تقيسها كل المقاييس المختارة واستحالة التخلي عنها، قام الباحث

بإعطاء تعليمات إضافية تتمثل في أن يقوم الأفراد بالإجابة عنها وفق مراحل وفي مدة أطول، وهنا لقى الباحث استجابة أحسن.

3- الدراسة الأساسية:

3-1- حدود الدراسة:

3-1-1- الحدود البشرية:

وتمثل السائقين الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 18 و40 سنة.

3-1-2- الحدود المكانية:

تم إجراء الدراسة الحالية مكانيا في ولاية باتنة. بالإضافة لذلك فلقد اعتمدنا على شبكة الأنترنت من خلال تفريغ محتوى الادوات في برنامج Google forms وتوزيعها بالاعتماد على شبكة من الزملاء والأصدقاء وبعض الصفحات في وسائل التواصل الاجتماعي وخاصة Facebook والرسائل الخاصة Messenger وEmail مع الإشارة إلى أن الفئة المستهدفة هي فئة السائقين الشباب. وهذا ما جعل الحدود المكانية تتوسع لتشمل كل المناطق الجزائرية تقريبا، والجدول التالي يبين الحدود المكانية حسب عدد أفراد عينة الدراسة الاساسية:

جدول 24

توزيع أفراد العينة على مناطق الوطن

	الولايات الشرقية	الولايات الغربية	ولايات الجنوب	ولايات الوسط	المجموع
التكرار	203	40	29	94	366
النسبة	55.46	10.92	7.92	25.68	%100

يتضح من خلال الجدول رقم 24 أن النسبة الكبيرة من عينة الدراسة والتي بلغت 55.46% متمركزة في الولايات الشرقية تليها ولايات الوسط ب 25.68 % ثم الغربية والجنوبية بمجموع 18.84%.

3-1-3- الحدود الزمنية:

وذلك في الفترة الزمنية الممتدة بين ديسمبر 2021 و30 جوان 2022. ويرجع طول هذه المدة نظرا للظروف الصحية التي مرت بها البلاد والعالم مما جعل في بادئ الأمر مهمة توزيع النسخة الورقية من أدوات الدراسة واسترجاعها صعبا وهو أمر مفهوم نظرا للخوف من العدوى (covid-19). لذلك تقرر إكمال هذه العملية بالاعتماد على النسخة الرقمية وشبكة الأنترنت. ومن الصعوبات والأسباب الرئيسية التي أدت إلى طول المدة الزمنية في الدراسة الأساسية كذلك هو صعوبة جمع العدد الكافي من السائقين المخاطرين.

3-2- عينة الدراسة:

استهدفت الدراسة السائقين الشباب الذين يتراوح عمرهم بين 18 والـ 40 سنة، وذلك لاعتبارات متعلقة باستمرار النضج العصبي ومتطلبات النضج الاجتماعي. لذلك تم توزيع الادوات ورقيا على عينة عرضية قوامها 500 سائق شاب بولاية باتنة، تم استرجاع 231 منها، كما تم التوزيع الالكتروني للأدوات وتحصلنا على 205 استجابة إلكترونية ليكون المجموع 436 سائقا أجاب على أدوات الدراسة. وبعد فرز الادوات المجموعة واستبعاد غير الكاملة منها والمقدر بـ 70 نسخة، تم التحصل على عينة نهائية قوامها 366 سائق شاب. ثم وبهدف تحديد السائقين الشباب المخاطرين في العينة المتحصل عليها تم اعتماد نتائج استجابات السائقين على مؤشر السياقة الخطرة لدولا. وبهذا تحصلنا على عينة قصدية للسائقين تتكون من و323 سائقا شابا غير مخاطر و43 سائقا شابا مخاطر بنسبة 11.75% من مجموع عينة الدراسة. ونعتبر عموما ان نسبة السائقين الشباب المخاطرين القليلة قد تعبر على ما هو موجود في الواقع، فمن غير الممكن ان يكون كل السائقين الشباب مخاطرين بدرجة كبيرة وهذا ما يؤكده كذلك Jonah (1986). كما ولا توجد فروق بين العينتين في متوسط السن حيث عند المخاطرين بلغ المتوسط 28.89 سنة أما غير المخاطرين فالمتوسط قدر بـ 29.55 سنة. والجدول التالي يبين بعض الخصائص المتعلقة بالعينة من نوع الجنس والحالة الاجتماعية والمستوى الاجتماعي:

أ- من حيث نوع الجنس:

جدول 25

خصائص العينة المتعلقة بنوع الجنس

		مستويات المخاطرة				
		مخاطر	%	غير مخاطر	%	المجموع
نوع الجنس	ذكر	37	86.05	216	66.87	253
	أنثى	6	13.95	107	33.13	113
المجموع		43	100	323	100	366

من خلال الجدول 25 يتضح أن نسبة الذكور في العينتين أكبر من نسبة الإناث، فعند السائقين الشباب المخاطرين بلغت النسبة 86.05% ذكور أما في عينة السائقين غير المخاطرين فلقد بلغت النسبة 66.87%.

ب- من حيث الحالة الاجتماعية:

جدول 26

خصائص العينة المتعلقة بنوع الحالة الإجتماعية:

		مستويات المخاطرة				
		مخاطر	%	غير مخاطر	%	المجموع
الحالة الاجتماعية	متزوج	21	48.84	137	42.41	158
	أعزب	22	51.16	181	56.04	203
	مطلق	0	0	5	1.55	5
المجموع		43	100	323	100	366

من الجدول رقم 26 يتضح نسبة الشباب العزاب قد تجاوزت الـ 50% في العينتين، كما أن نسبة الشباب المتزوج عند المخاطرين قاربت الـ 49% أما غير المخاطرين فلقد بلغت الـ 42.41%.

ج- من حيث المستوى التعليمي:

جدول 27

خصائص العينة المتعلقة بالمستوى التعليمي

		مستويات المخاطرة				
		مخاطر	%	غير مخاطر	%	المجموع
المستوى التعليمي	جامعي	34	79.07	256	79.26	290
	ثانوي	7	16.28	53	16.40	60
	متوسط	2	4.65	13	4.03	15
	ابتدائي	0	0	1	0.31	1
المجموع		43	100	323	100	366

من الجدول 27 أعلاه يتضح أن النسب متقاربة في العينتين، فالشباب السائق المخاطر الجامعي بلغت النسبة 79.07% والأمر مقارب لذلك عند الشباب السائق غير المخاطر أين بلغت النسبة 79.26%. وكذلك بالنسبة للمستوى التعليمي الثانوي المتوسط والابتدائي عند المخاطرين على التوالي(16.28%، 4.65%، 0%) وغير المخاطرين (16.40%، 4.03%، 0.31%).

3-3- أدوات الدراسة:

اعتمدت الدراسة الحالية لجمع البيانات من أفراد العينة على أربعة أدوات وهي:

- **مؤشر دولا للسياقة الخطرة (3DI) Dula Dangerous driving index**

المعد من طرف Dula & Ballard (2006) (ملحق رقم 01) المترجم والمكيف في هذه الدراسة من طرف الباحث (ملحق رقم 06) لتحديد السائقين الشباب المخاطرين وغير المخاطرين. يتكون المقياس من 31 بندا مقسمة على 3 أبعاد وهي بعد السياقة العدوانية بـ 9 بنود، بعد الانفعالات/ الأفكار السلبية أثناء السياقة بـ 7 بنود، وبعد السياقة المحفوفة بالمخاطرة بـ 12 بند، وتبقى ثلاثة بنود غير فعالة. تم الاعتماد على مقياس ليكارت الخماسي وفق بالبدائل التالية (لا=1، قليلا=2، متوسط=3، كثيرا=4، وكثيرا جدا=5) وذلك للإجابة على بنود مثل (أقود عندما أكون غاضبا أو مستاءا، أتجاوز بطريقة غير قانونية كل مركبة تسير ببطيء شديد). وتتراوح الدرجات في هذا المقياس بين 28 و140 درجة بمتوسط فارقي يقدر بـ 84. وبذلك فكل سائق يتحصل في هذا المقياس على متوسط يساوي 84 وأكثر فهو سائق مخاطر، ومن تحصل على متوسط درجات أقل من 84 فهو سائق غير مخاطر.

- **مقياس الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة** (ميسون، 2010)

يهدف هذا المقياس (ملحق رقم 4) إلى الكشف إلى الأسلوب المعرفي المفضل إن كان مرنا او متصلبا وذلك لدى أفراد العينة. وذلك من خلال الدرجة الكلية للمقياس المكون من 45 بندا، وتتم الإجابة من طرف السائقين من خلال خمسة بدائل من سلم ليكارت (تنطق على دائما=1، تنطبق غالبا=2، تنطبق أحيانا=3، تنطبق نادرا=4، لا تنطبق أبدا=5) وتتراوح الدرجات من 45 درجة إلى 225 درجة بمتوسط فارقي يقدر بـ 135 درجة. أي أن من يحوزون على درجات تساوي أو أعلى من المتوسط الفارقي 135 درجة فهم من أصحاب الأسلوب المعرفي المرن، واللذين يسجلون درجات أقل من 135 فهم من أصحاب الأسلوب المعرفي المتصلب. كما يمكن الكشف بهذا المقياس على نوع الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة من خلال 5 أبعاد فرعية وهي: بعد التمسك بالأحكام المتطرفة 7 بنود وبمتوسط فارقي يساوي 21 ، بعد مقاومة التغيير 13 بند وبمتوسط فارقي يساوي 39، بعد عدم تحمل الغموض 6 بنود وبمتوسط فارقي يساوي 18، بعد التسلطية 9 بنود وبمتوسط فارقي يساوي 27، وأخيرا بعد عدم التسامح مع الاخرين 10 بنود وبمتوسط فارقي يساوي30. وكل متوسط حسابي يسجله السائق الشاب يكون أكبر أو يساوي المتوسط الفارقي فهو مؤشر على ان الأسلوب المعرفي المفضل في هذا البعد هو الأسلوب المرن، والعكس صحيح، فكل متوسط حسابي يسجله السائق الشاب في كل بعد والأقل من المتوسط الفارقي لهذا البعد مؤشر على أن الأسلوب المعرفي المتصلب هو السائد في هذا البعد.

- **مؤشر الأسلوب المعرفي Cognitive Style Indicator (CoSI)**

المعد من طرف Cools & Broeck (2007) (ملحق رقم 02) والمترجم والمكيف من طرف الباحث(ملحق رقم07). يبحث المقياس عن ماهية الأسلوب المفضل في معالجة المعلومات لدى السائقين من خلال 18 بندا مقسمة إلى ثلاثة أبعاد وهي: أسلوب العالم 4 بنود، أسلوب المخطط 7 بنود وأسلوب المبتكر 7 بنود. ويتم الإجابة عليها من خلال سلم ليكارت الخماسي (لا تصفني إطلاقا=1، لا تصفني=2، حيادي=3، تصفني نوعا ما=4، تصفني تماما=5). ويتم التعرف على الأسلوب المعرفي السائد هنا لدى الشباب السائقين من خلال مقارنة متوسطات في الأبعاد الثلاثة، والأسلوب ذو المتوسط المعرفي الأكبر بالنسبة للأساليب الأخرى يعتبر الأسلوب السائد.

- **سلم الانفعالات الفارقية النسخة الرابعة l'Échelle des émotions différentielles IV (EED–IV).**

المعد من طرف (Izard C. et al (1993 (ملحق رقم 03) والمترجم والمكيف من طرف الباحث (ملحق رقم05) يساعدا هذا المقياس في التعرف على ماهية أكثر الانفعالات معاشا في الحياة اليومية (السمة الانفعالية) لدى السائقين. يتكون المقياس من 12 بعدا (انفعالا) وكل بعد يحوي ثلاثة بنود ليكون مجموع البنود في المقياس 36 بندا. ويتم الإجابة على هذه البنود بالاعتماد على سلم ليكارت بخمس بدائل (دائما=5، كثيرا=4، متوسط=3، قليلا=2، أبدا=1). متوسط الدرجات لكل انفعال هو ما سيحدد أهمية كل انفعال بالنسبة للانفعالات الأخرى، وبذلك فالدرجة العالية للمتوسط تعكس تكرار الانفعال في الحياة اليومية ومدى ثباته.

3-4- الأساليب الإحصائية المستخدمة:

اعتمد الباحث في تحليل نتائج الدراسة على الأدوات الإحصائية التالية:

- المتوسطات الحسابية.
- T-test للفروق
- Welsh T-test للفروق
- معامل ألفا كرونباخ
- معامل الارتباط بيرسون
- معامل جوثمان
- السماحية
- معامل تضخم التباين
- الالتواء والتفلطح
- قيم Mahalanobis و Cook's Distance
- الانحدار الخطي المتعدد بطريقة ENTER والانحدار الخطي المتعدد التدريجي بطريقة Stepwise

الفصل السادس

عرض ومناقشة نتائج الدراسة

1- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الأولى

2- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الثانية

3- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الثالثة

4- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الرابعة

5- مناقشة عامة

عرض ومناقشة نتائج الدراسة:

1- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الأولى:

والتي تنص على: يتميز السائق الشاب المخاطر بالأسلوب المعرفي المتصلب والأسلوب المعرفي المبتكر.

وللإجابة على هذه الفرضية قمنا اولا بالتحقق من الاسلوب المعرفي المتصلب، ثم اسلوب المبتكر وسنعرض النتائج فيما يلي:

1-1- فيما يخص الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة.

ولمعرفة نوع الأسلوب المعرفي السائد إن كان أسلوبا معرفيا متصلبا أو مرنا، قمنا بحساب المتوسط الحسابي لعينة السائقين الشباب المخاطرين الناتج من مقياس التصلب/ المرونة بأبعاده ومقارنته بالمتوسط الفارقي للمقياس ككل، ولكل بعد وحده. والنتائج موضحة في الجدول التالي:

جدول28

متوسط درجات السائقين الشباب المخاطرين على مقياس الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة وأبعاده.

ن=43	المتوسط الفارقي	المتوسط الحسابي(م)	الانحراف المعياري(إ)	الأسلوب السائد
الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة	135	134.96	18.03	متصلب
التمسك بالأحكام المتطرفة	21	21.11	4.37	مرن
مقاومة التغيير	39	36.72	7.25	متصلب
عدم تحمل الغموض	18	19.51	4.02	مرن
التسلطية	27	27.11	5.36	مرن
عدم التسامح مع الاخرين	30	29,48	6.32	متصلب

من خلال الجدول 28 أعلاه يتضح أن المتوسط الحسابي للعينة في مقياس التصلب والمرونة الكلي (م=134.96، إ=18.03) وهو متوسط حسابي قريب جدا من المتوسط الفارقي والمقدر بـــ 135 ولكنه أقل منه مما يدل على أن الأسلوب السائد لدى عينة الدراسة هو الأسلوب المتصلب. وعليه فالسائق الشاب المخاطر يميل للأسلوب المعرفي المتصلب. وبذلك تحقق الجزء الأول من الفرضية الأولى.

وبالرجوع لأبعاد المقياس المستخدم نجد ان السائق الشاب المخاطر يتميز بمقاومة مرتفعة للتغيير (م=36.72، إ= 7.25) وهي أقل من المتوسط الفارقي والمقدر بـــ 39، وعدم التسامح مع الأخرين (م=29.48، إ=6.32) والذي جاء ايضا أقل من المتوسط الفارقي والمقدر بـ 30. هذه المتوسطات غير بعيدة كثيرا عن المتوسطات الفارقية للمقياس، لكنها تبين ميل السائقين الشباب المخاطرين للتصلب ومقاومتهم لأي تغيير وعدم تسامحهم مع الغير، وهو ما قد ينعكس في سلوكياتهم اثناء السياقة ويجعلها تتصف بالمخاطرة.

النتائج الموضحة في الجدول تبين كذلك أن الشباب المخاطر عينة الدراسة يميل للمرونة في الابعاد الاخرى من المقياس، فهم غير متمسكين بالأحكام المتطرفة (م=21.11، إ=4.37) أكبر من المتوسط الفارقي والمقدر بـــ 21، وغير متسلطين (م=27.11، إ=5.36) أكبر من المتوسط الفارقي المساوي لـــ 27، ولديهم القدرة على تحمل الغموض (م=19.51، إ= 4.02) أكبر من المتوسط الفارقي وقيمته 18. نتائج هذه الابعاد قد ترسم ايضا تصورا معرفيا للسائق الشاب المخاطر. فرغم ان الاسلوب المعرفي الذي غلب على عينة الدراسة وفقا للنتائج هو المتصلب، والذي تأثر ببعدي تميز السائق بالمقاومة المرتفعة للتغيير وعدم التسامح مع الغير، الا ان السائق الشاب المخاطر تميز ايضا بميله لعدم التسلط، وعدم التمسك بالأحكام المتطرفة وقدرته على تحمل الغموض، ما سنحاول ان نناقشه لاحقا.

وتطابق نتيجة هذه الدراسة فيما يخص جزئية الأسلوب المعرفي المتصلب نتيجة دراسة Rezaeei et al (2021) ودراسة Zhenhao & al (2021) وهي الدراسات الوحيدة –حسب اطلاعنا– التي توصلت كذلك الى أن السائق المخاطر يتميز بأسلوب معرفي متصلب، عكس السائق غير المخاطر والمتميز بأسلوب معرفي مرن. وبالرغم من ان نتائج هذه الدراسات السابقة اهتمت بعينة من سائقي الشاحنات فقط، وبمتوسط عمر بلغ 47 سنة، إلا أن نتائج الدراسة الحالية على الشباب (بمتوسط عمر 28.89) تظهر بأن هذا الأسلوب المعرفي قد يعتبر معيارا للتعرف على السائق المخاطر في كل المراحل العمرية؛ كما تظهر ايضا –باعتبار هذا الأسلوب سمة في الشخصية– ان له دور أو تأثير على طريقة معالجة المعلومات بصفة عامة، بما فيها المعلومات المتعلقة بالفضاء المروري.

فالفرد المتصلب معرفيا عموما يتميز بسمات قد تفسر بروز سلوك المخاطرة لديه. فعادة ما يتأثر المتصلب معرفيا بالمشتتات والتناقضات التي تؤثر بدورها على ادراكه، وبالتالي تشوه الحقيقة. وهو ما يمكن ان نسقطه على السائق الشاب المخاطر في الوضعيات المرورية؛ حيث ان تأثره بمختلف المؤثرات

والمشتتات التي يتميز بها الفضاء المروري (من تأثيث، اشارات، اشغال، مستعملي الطريق،) قد يزيد من هفواته ومن أخطائه، وبالتالي من سلوكيات السياقة الخطرة والتي تكون عادة غير مقصودة، او حتى مقصودة احيانا في شكل مخالفات مرورية متعمدة. سلوكيات المخاطرة قد تكون كنتيجة لتأثر الإدراك بالمشتتات، مما ينجم عنه تقييم ذاتي غير موضوعي ومنخفض للخطر، وهو ما يجعل السائق الشاب يقدم عليه.

ويظهر ايضا من خلال النتائج ان هذه العينة من الشباب تتميز كذلك برفضها للوضعيات الجديدة ومقاومتها للتغيير، وهذا ما يعتبر مشكلة في البيئة المرورية التي تتميز بالدينامية، بالتغير المستمر وبتعدد الوضعيات التي قد تصادف السائق نتيجة لما يتعلق بالطريق كبنية تحتية (طبيعته، الاشغال التي قد تكون فيه، الحفر والمطبات...)، المناخ، سلوكيات بقية مستعملي الطريق من مشاة وسائقين وغيره. الفضاء المروري يفرض على السائقين ان يتميزوا بالقدرة على التكيف والتأقلم، وبشكل شبه دائم بالنظر لمختلف الوضعيات التي قد تستجد فيه، وتصلب السائق او مقاومته للتغيير لإثبات صحة آرائه او سلوكياته وبالخصوص في مرحلة الشباب (لإثبات الذات)، قد يكون عائقا لتحقيق التأقلم واتخاذ القرارات السليمة اللازمة لمهمة السياقة الامنة، وكذلك عاملا لظهور انفعالات محفزة لسلوكيات المخاطرة كالغضب والعدوانية أثناء السياقة.

كما يتميز ذوي الأسلوب المعرفي المتصلب كذلك في هذه العينة بأنهم اجتماعيا غير متسامحين مع الغير، ومع من قد يخطؤون في حقهم. ولعل هذا ما يولد لديهم الرغبة في معاقبة الغير من خلال اللجوء لمختلف السلوكيات العدوانية أثناء السياقة، اللفظية منها كالسب والشتم أو الجسدية كرفع الأيدي، الشجار، او الاشارات المخلة أو حتى محاولة الاعتداء المادي باستخدام السيارة كالالتصاق بسيارة من ازعجه من السائقين، عدم السماح له بالتجاوز أو بتجاوزه بشكل خطير أو حتى بالاصطدام المقصود، وقد اثبتت عدة دراسات كدراسة Brewer (2010) ودراسة Wells-Parke et al (2002) ودراسة Dula & Geller (2003) وبن علي (2016) ارتباط غضب وانفعال السائقين من غيرهم من مستعملي الطريق بسلوكيات المخاطرة.

نضيف في جزئية متغير عدم التسامح كبعد في الاسلوب المعرفي المتصلب الذي ظهر لدى هذه العينة متغير المرحلة العمرية التي يمر بها (الشباب)، والتي كما اوردنا في الجانب النظري مرحلة تتسم

برغبة هذا الاخير في تحقيق ذاته، وتأكيدها في عالم الكبار وحتى منافستهم وهو ما قد يدفعهم بمميزاتهم المعرفية لمحاولة إثبات وجودهم في البيئة المرورية من خلال السياقة الخطرة.

لكن يبقى أنه وبالرغم من أن الشباب السائق المخاطر في عينة الدراسة هذه يعتبر من ذوي الأسلوب المعرفي المتصلب، إلا انهم يميلون في بعض ابعاد المقياس إلى المرونة. فهم وفقا للنتائج التي توصلنا لها في عينتنا يتسمون بمستويات اقل من المتوسط الفارقي في التمسك بالأحكام المتطرفة، وفي التسلطية. وقد يرجع هذا إلى المستوى التعليمي الجامعي، الغالب في العينة؛ ولطبيعة المرحلة العمرية وحاجة الفرد فيها للتأقلم في المحيط الاجتماعي ولإثبات الذات في نفس الوقت. ولذلك يتفادى الشباب التطرف في الأفكار والأحكام، من جهة مع جماعة الرفاق أين يهدف الشاب إلى إثبات وجوده بينهم، ومن جهة أخرى مع الراشدين أين يبحث عن القبول من طرفهم. كما أنه قد يلجأ الى تكييف سلوكه التسلطي من جماعة إلى أخرى بما يحقق أهدافه المذكورة في تحقيق الذات.

أما عن بعد عدم تحمل الغموض، فبعد التأكد من أن عينة المخاطرين الشباب يتميزون بأسلوب معرفي متصلب فلقد توقعنا بأنهم سيتميزون بدرجات تدل على عدم تحملهم للغموض، وهذا لارتباط هذا الأسلوب المعرفي (التصلب) بعدم تحمل الغموض (شاكر مجيد، 2015، صفحة 133) ، غير أن الدراسة الحالية بينت أن المخاطرين الشباب المتصلبون معرفيا يتميزون بمستوى في تحمل الغموض يميل للمرونة؛ وقد تكون هذه النتيجة راجعة لطبيعة العينة (شباب)، وطبيعة ما يعايشونه اليوم من تطور تكنولوجي. فالشباب المخاطر وبالرغم من الميل نحو التصلب المعرفي في المقياس ككل وبعض أبعاده، إلا انهم في حاجة للانخراط في ميادين مجهولة وغامضة بالنسبة لهم، وذلك بهدف التعلم واكتساب معارف ومهارات جديدة أو حتى اختبار حدودهم لإثبات القوة أو الشجاعة بالنسبة للذات او الاقران أو الراشدين.

1-2- فيما يخص الأسلوب المعرفي (العالم/المخطط/المبتكر)

لمعرفة الأسلوب المعرفي السائد لدى العينة قمنا بحساب متوسط كل أسلوب معرفي في مؤشر CoSI ومقارنتها ببعضها والأسلوب الذي يعتبر الأكبر من حيث المتوسط هو الأسلوب السائد. والنتائج موضحة في الجدول (29) وكذلك الشكل البياني (2) أدناه:

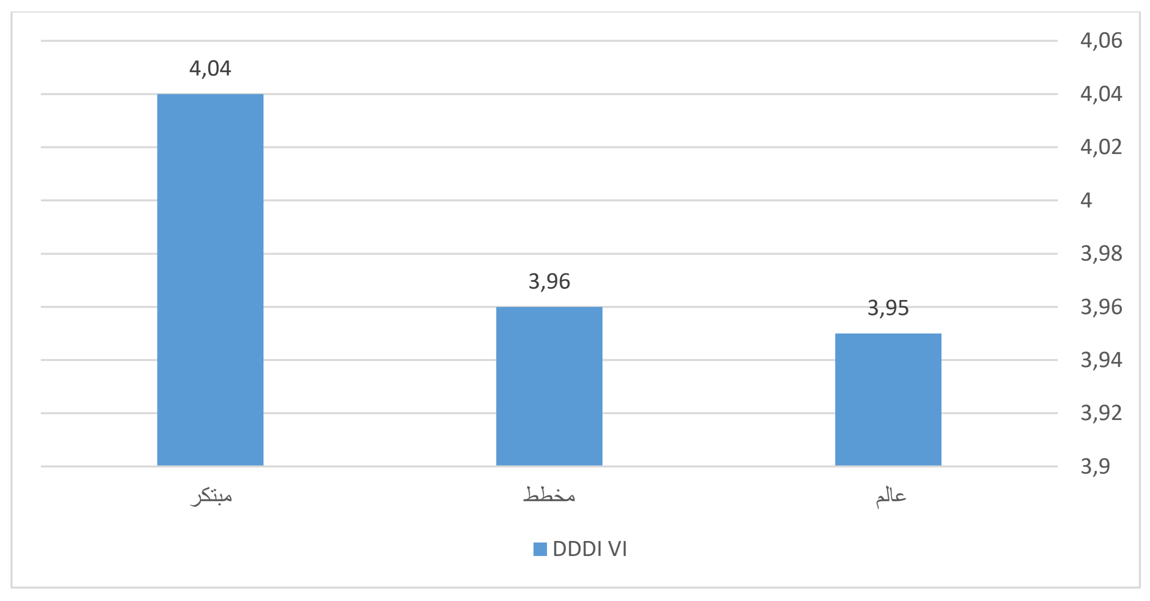
جدول 29

متوسط درجات العينة في مؤشر CoSI لعينات الدراسة.

	ن	أسلوب العالم		أسلوب المخطط		أسلوب المبتكر		الأسلوب السائد
		المتوسط الحسابي(م)	الانحراف المعياري(إ)	المتوسط الحسابي(م)	الانحراف المعياري(إ)	المتوسط الحسابي(م)	الانحراف المعياري(إ)	
DDDI VI	43	3.95	0.87	3.96	0.78	4.04	0.75	المبتكر

شكل بياني رقم 2

يبين المتوسطات في مؤشر COsi .



نتائج الجدول رقم 29 والشكل رقم 2 تبين بأن متوسطات كل أبعاد المقياس CoSI متقاربة. إلا أن متوسط أسلوب المبتكر هو أعلى المتوسطات (م= 4.04، إ= 0.75) تلاه أسلوب المخطط (م=3.96، إ=0.78) فالعالم (م=3.95، إ=0.87)، وبالتالي فالأسلوب المعرفي الغالب لدى السائق الشاب المخاطر حسب هذه المتوسطات هو الأسلوب المعرفي المبتكر. وعليه يمكننا القول بأن الجزء الثاني من الفرضية الأولى قد تحقق.

ولم نجد دراسة –في حدود اطلاعنا– تؤكد هذه النتائج في المجال المروري، غير أن دراسة Tyagi & al (2017) حول المخاطرة الاجتماعية أكدت أن لها علاقة قوية بالتفكير الابتكاري والتقييم الذاتي

للابتكارية، وأن الشخصية الابتكارية متعلقة بالمخاطرة عموما. وباعتبار مهمة السياقة مهمة اجتماعية تفرض على السائق تقاسم الفضاء المروري والتفاعل المستمر مع بقية مستعملي الطريق كما اوردناه سابقا في تحديد مفهومها، وبالنظر للنتيجة التي توصلنا لها يمكن لنا ان نعمم نتائج دراسة Tyagi & al حول العلاقة بين التفكير الابتكاري والمخاطرة الاجتماعية على الفضاء المروري.

فالفرد ذو الأسلوب المبتكر يعتمد على حدسه في المرتبة الأولى في تقيم الوضعية المرورية وبصورة ذاتية غير موضوعية، وهذا ما قد يخلق فجوة بين ما هو حقيقي (موضوعي) وما هو ذاتي في التقييم، فتتولد عند السائق نتيجة لإدراكه الذاتي المشوه الرغبة في تجربة كل ما هو جديد، وكذلك التجربة لمعرفة الحدود مما قد يترتب عنه "وهم التحكم" فتزيد ثقته في نفسه ويقل خوفه، وبالتالي يقدم بشكل أكبر على اقتراف سلوكيات المخاطرة المرورية. كما يبحث ذوي هذا الأسلوب وفق التراث النظري على التجارب الجديدة والمشكلات في شكل تحديات جديدة تساعدهم لتحقيق أهداف متعلقة بالتقبل بين جماعة الأقران وإثبات الذات ومعرفة حدودها، وحتى البحث عن المتعة ومشاركتها مع الغير. كما انهم يميلون إلى الحرية ورفض القواعد لأنها حسبهم مقيدة لحريتهم وطاقاتهم، وبإسقاط مثل هكذا خصائص على سائق في وضعيات مرورية مختلفة، يمكننا ان نفهم اقدامه على سلوكيات المخاطرة.

غير أن هذه النتائج وبالرغم من أهميتها، سواء فيما يخص الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة وكذلك الأسلوب المعرفي (العالم، المبتكر، المخطط) لا تخبرنا إن كانت هذه السمات المعرفية خاصة بالمخاطرين فقط أو انها خاصة بالشباب عموما. لذلك اعتمدنا على الفرضيات الفارقية للتأكد وتوضيح الرؤية، وهذا ما سنتطرق له لاحقا.

2- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الثانية:

والتي تنص على أن: أهم الانفعالات السائدة لدى السائق الشاب المخاطر هي الغضب، الاهتمام، الازدراء. وللتأكد من هذه صحة الفرضية قام الباحث بحساب متوسطات استجابات الشباب المخاطرين على مقياس الانفعالات الفارقية. والنتائج موضحة في الجدول التالي:

جدول30

يمثل متوسطات الانفعالات الفارقية لدى العينة

الترتيب	الانفعال	المتوسط (م)	الانحراف المعياري(إ)
	المخاطرين ن=43		
1	الغضب	10,74	3,47
2	الحزن	10,65	3,08
3	الازدراء	10,39	3,06
4	الذنب	10,11	3,05
5	الاهتمام	10,02	2,95
6	العار	9,55	3,01
7	الخجل	9.04	3,17
8	العداء للنفس	8,93	3,35
9	المفاجأة	8,88	2,91
10	الفرح	8,93	2.86
11	الخوف	8,76	3,54
12	الاشمئزاز	8,04	2,55

شكل بياني 3 ترتيب الانفعالات الفارقية لدى السائقين الشباب المخاطرين



من خلال الجدول رقم (30) والرسم البياني رقم (3) نلاحظ أن أكثر الانفعالات الفارقية ظهورا وثباتا عند الشباب المخاطرين في حياتهم اليومية هي الانفعالات ذات المتوسطات الأكبر، وهي على التوالي: انفعال الغضب (م=10,74، إ=3.47) والحزن (م=10.65، إ= 3.08)، الازدراء (م= 10.39، إ= 3.06). وبذلك فلقد تحققت الفرضية جزئيا بخصوص انفعالي الغضب في المرتبة الأولى بصفته ذو المتوسط الأكبر مما يعني انه اكثرها معاشا عند أفراد العينة، والازدراء بصفته ثالث الانفعالات معاشا، ولكنها لم تتحقق فيما يتعلق بانفعال الاهتمام (م=10.02، إ= 2.95) والذي جاء في المرتبة الخامسة. ووفق الترتيب التنازلي حسب المتوسطات المتحصل عليه فلقد ترتبت كل الانفعالات كالتالي: الغضب، الحزن، الازدراء، الذنب، الاهتمام، العار، الخجل، العداء للنفس، المفاجأة، الفرح، الخوف وآخرها في الترتيب وظهورا في الحياة اليومية للعينة هو الاشمئزاز.

وبالرغم من أن النتائج في هذا الجزء من الدراسة بينت أن السائق الشاب المخاطر يعايش الغضب والحزن والازدراء بدرجات أكبر من باقي الانفعالات، إلا ان السائق المخاطر هنا يتميز بسمة الغضب أكثر من الحزن والازدراء نظرا لمعايشتها المتكررة والثابتة في حياته اليومية. هذه المعايشة المستمرة والمتكررة للغضب عند الشاب السائق قد تكون نتيجة للمعيقات والحواجز الاجتماعية المتكررة والمتراكمة والتي يصادفها كذلك أثناء السياقة، والتي تحول دون تحقيق أهدافه. هذا التكرار في مواجهة هذه المشكلات والعوائق ينتج تفاعلا معرفيا– انفعاليا يبدأ من إدراك أولى وتقييم للتجربة المعاشة، بعد مقارنتها بالتجارب السابقة والأحاسيس السابقة في تقييم ثان، ليترسخ في الأخير كتوجه انفعالي –معرفي ثابت وهو سمة الغضب.

وفي شكل حلقة مفرغة تصبح سمة الغضب استعدادا وميلا للشاب نحو الغضب، وبصورة أكثر من الذين لا يتسمون بالغضب، ويمتد ذلك من وإلى نشاط السياقة لتظهر سلوكيات المخاطرة المختلفة أثناء السياقة. ولقد أثبتت دراسة Ge et al (2017) ارتباط سمة الغضب بالغضب كحالة وكذلك المخاطرة.

أما انفعال الحزن فقد تضاربت الدراسات حول تأثيره في مهمة السياقة، فمنها من نفى دوره في التأثير على سلوك السياقة (Rhodes, Pivik, & Sutton, 2015)، ومنها من أكد دوره السلبي في الانتباه وإدراك الخطر كدراسة Zimasa & al (2017). وقد جاء ثانيا في الترتيب في دراستنا هذه، ما يجعلنا نعتبره من الانفعالات الأكثر معاشا وسمة عند الشباب المخاطرين؛ وهذا ما قد يجعله يكون نمطا مع انفعال ثان وسنتطرق لذلك لاحقا.

وقد يعود ظهور انفعال الحزن في المراتب الاولى لدى هؤلاء الشباب الى كونهم يعيشون تحت ضغط معايير ذاتية واجتماعية واقتصادية مستمرة، والحزن يكون نتيجة الفشل الحقيقي أو المتخيل للارتقاء لهذه المعايير وتحقيقها، مما يولد الإحساس بالوحدة والانعزال والحزن. وبذلك قد تتأثر القدرات المعرفية كالانتباه والإدراك بهذا الانفعال، وتنتج السياقة الخطرة كأمر واقع.

بالإضافة لذلك فالنتائج تبين ان انفعالي الغضب والحزن هما من أكثر الحالات الانفعالية تكرار عند أفراد العينة، ويعود ذلك لتعرض السائقين الشباب المستمر للمثيرات المولدة لها. هذه التجارب المتكررة لانفعال الغضب والحزن حسب إيزارد قد تخلق ترابطا ونمطا من الانفعالات بإعدادات معرفية معينة. لذلك وللتأكد من وجود ترابط بين هذين الانفعالين (اي الغضب والحزن) قمنا بالبحث عن العلاقة بينهما. وبالفعل فالنتيجة المتحصل عليها هي وجود ارتباط قوي بين هذين الانفعالين ر= 0.836 وهو بهذا دال عند مستوى دلالة 0.001. ونفسر الارتباط القوي والموجب بين الغضب والحزن إلى تكون نمط مركب وثابت انفعالي– معرفي جديد في الشخصية هو سمة الإحباط (Chen et al., 2011)، وهو ناتج من الفشل المتكرر للفرد في تحقيق الأهداف، وكذلك فشل انفعال الغضب في التكيف وفي إزالة المعيقات. فالعوائق التي يعايشها الشباب في حياته اليومية وفي السياقة أقوى من قدرته على مواجهتها وحلها بالغضب، مما يشير ربما الى أنه انفعال غير فعال في تكيف الشباب في مجتمعنا، وفي ظل القوانين الحالية، لذلك يبرز انفعال الحزن كحالة مكررة بتكرار فشل الغضب.

ويعتبر انفعال الازدراء ثالث الانفعالات قوة وتكرارا عند السائق المخاطر الشاب. فالسائق الذي يعايش انفعال الازدراء كحالة يكون سلوكه في السياقة مشابها لسلوك حالة الغضب أثناء السياقة والنتيجة دائما سلوكيات مخاطرة، وهذا ما تؤكده دراسة (Roidl et al (2014 . كما يعتبر إيزارد (Izard 1977) أن انفعال الازدراء هو انفعال عدائي، غالبا ما يكون ملازما للغضب، وهذا ما تأكدنا منه أيضا من خلال قياس ارتباطهما (الغضب والازدراء)، فقيمة معامل الارتباط كانت ر= 0.444 وهي دالة عند 0.01، مما يدل على وجود علاقة موجبة بينهما تشكل نمط انفعالي مركب بين الغضب والازدراء كسمة ثابتة في الشخصية.

وينم انفعال الازدراء على إحساس الفرد بالفوقية وبثقة كبيرة بانه أكثر قوة وذكاء من الأخرين وخاصة عند الشباب، ما قد يجعل السائق الشاب المخاطر يقوم بتجريد السائقين الأخرين من إنسانيتهم وكيانهم ويعتبرهم أفرادا غير جديرين بمشاركته الفضاء المروري. وعند ارتباط الازدراء بالغضب تنجم عنه

سلوكيات عدوانية تهدف لإبعاد بقية مستعملي الطريق من الفضاء الموجود فيه أو معاقبتهم بسلوكيات كالتجاوز الخطير، الالتصاق بواقي الصدمات للسائق المستهدف وغيرها.

هذه النتائج وبالرغم من أهميتها بالنســبة لمعاش الانفعالات أو الســمة الانفعالية الســائدة لدى الشــائقين الشــباب المخاطرين، فإنها أيضــا لا تخبرنا إن كانت هذه الســمات تخص المخاطرين فقط أو السائقين الشباب عموما. لذلك اعتمدنا على الفرضيات الفارقية للتأكد وتوضيح الرؤية، وهذا ما سنتطرق له لاحقا.

3- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الثالثة:

والتي تنص على: توجد فروق ذات دلالة احصائية في المحددات المعرفية والانفعالية المدروسة بين السائقين الشباب المخاطرين وغير المخاطرين

للتحقق من الفرضيات الفارقية، ونظرا للاختلاف الكبير في حجم العينتين المخاطرة وغير المخاطرة، فقد اعتمدنا على اختبارT-Test student لعينتين مستقلتين في حالة تجانس التباين، أما في حالة عدم تجانس التباينات فقد اعتمدنا على اختبار t لعينتين مستقلتين بطريقة Welsh t- test (Rasch et al., 2009) وكذلك (Delacre et al., 2017). اما ان درجات الحرية الموضحة في الجدول أدناه وفق اختبار Welsh T-Test تكون دائما أقل من درجات الحرية وفق اختبار T-Test student. ويعود ذلك لاعتمادها على معادلة مختلفة. فدرجة الحرية لاختبار t-test student هي:

درجة الحرية= حجم العينة الأولى + حجم العينة الثانية -2.

اما في اختبار T-Test welsh فمعادلتها أكثر تعقيدا وتعتمد على الانحراف المعياري لكلا المجموعتين، والمعادلة الخاصة بها هي:

$$df = \frac{(s_1^2 / n_1 + s_2^2 / n_1)^2}{\frac{(s_1^2 / n_1)^2}{n_1 - 1} + \frac{(s_2^2 / n_2)^2}{n_2 - 1}}$$

حيث df هي درجة الحرية، s2،s1 هي إنحراف المعياري للمجموعتين، n1 ;n2 هي حجم العينتين (Pace, 2012 , p. 132).

وللإجابة على هذه الفرضية قمنا اولا بالتحقق من الاسلوب المعرفي المتصلب، ثم اسلوب المبتكر ثم الانفعالات الفارقية وسنعرض النتائج فيما يلي:

3-1- فيما يخص الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة لدى عينتي الدراسة.

والنتائج الموضحة في الجدول التالي:

جدول 31

نتائج اختبار ت لعينتي المخاطرين وغير المخاطرين في الدرجة الكلية لمقياس الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة وكذلك أبعاده

	مستوى المخاطرة	المتوسط الحسابي(م)	الانحراف المعياري(إ)	الفروق في المتوسطات	قيمة sig	قيمة t	الدلالة الإحصائية
التصلب والمرونة	مخاطرين ن=(43)	134,96	18,03	-10.95	,002 Normal t-test	-3.10	دالة عند 0.01
	غ. مخاطرين ن= (325)	145,84	22,19				
التمسك بالأحكام المتطرفة	مخاطرين ن=(43)	21,1163	4.38	0.209-	0.763 Normal t-test	- 0.302	غير دالة
	غ. مخاطرين ن= (325)	21,3262	4.28				
مقاومة التغيير	مخاطرين ن=(43)	36,7209	7.25	4.640-	0.000 Normal t-test	- 3.759	دالة عند 0.001
	غ. مخاطرين ن= (325)	41.31	7.65				
عدم تحمل الغموض	مخاطرين ن=(43)	19.51	4.02	0.553-	0.439 Normal t-test	- 0.775	غير دالة
	غ. مخاطرين ن= (325)	20.06	4.44				
التسلطية	مخاطرين ن=(43)	27.12	5.36	2.906-	0.001 Normal t-test	- 3.281	دالة عند 0.001
	غ. مخاطرين ن= (325)	30.03	5.47				
عدم التسامح مع الاخرين	مخاطرين ن=(43)	29.48	6.32	3.717-	0.005 Welsh t-test	- 2.808	دالة عند 0.01
	غ. مخاطرين ن= (325)	33.20	8.36				

من خلال الجدول 31 يتضح وجود فروق ذات دلالة إحصائية في الدرجة الكلية لأسلوب التصلب والمرونة عند الشباب المخاطر وغير المخاطر (t= −3.633، دالة عند 0.01)، وعليه فالمخاطرون يمتازون بأسلوب معرفي يميل للتصلب مقارنة مع عينة غير المخاطرين، الذين يتميزون بأسلوب معرفي أكثر مرونة وهذا ما تؤكده دراسة (2021) Rezaeei et al ودراسة (2021) Zhenhao & al. ونتيجة لوجود فروق في الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة، نقول عموما أن الجزء الأول من الفرضية الثالثة قد تحقق.

وفيما يخص أبعاد مقياس الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة، فلقد سجلت المعالجة الإحصائية وجود فروق ذات دلالة إحصائية في ثلاثة أبعاد من أصل خمسة وهي بعد مقاومة التغيير (t= −3.76، دالة عند 0.001) لصالح غير المخاطرين (م=41.31، إ= 7.65) في مقابل المخاطرين (م= 36.72، إ=7.25)، كما أنه بالنسبة للمتوسط الفارقي لهذا البعد والمقدر بـ 39 درجة ووفقا لمتوسطات العينتين في هذا البعد فنجد أن السائق الشاب المخاطر يتميز بأسلوب متصلب في هذا البعد، أما غير المخاطر فأسلوبه مرن. أما بعد التسلطية فالفروق موجودة حيث (t=3.28، دالة عند 0.001) بمتوسط حسابي دال لصالح غير المخاطرين (م=30.03، إ=5.47) في مقابل المخاطرين (م=27.12، م=5.36)، غير أنه وبالنسبة للوسط الفارقي لهذا البعد والمقدر بـ 27 فالعينتين تتميزان بأسلوب معرفي يميل للمرونة، والمقارنة النسبية بين المتوسطين تثبت بأن المخاطرين يقتربون للتصلب في بعد التسلطية، أما غير المخاطرين فدرجاتهم تظهر مرونة أكثر في هذا البعد. وأخيرا في بعد عدم التسامح مع الأخرين اين سجلت ايضا فروق دالة إحصائيا (t= −3.717، دالة عند 0.01) لصالح غير المخاطرين (م=33.20، إ=8.36) في مقابل المخاطرين (م=29.48، إ=6.32) وهذا دليل على أن المخاطرين يتسمون بأسلوب متصلب في عدم التسامح مع الأخرين، عكس غير المخاطرين الذين هم أكثر مرونة.

ولم تسجل فروق في بعد التمسك بالأحكام المتطرفة، فعند المخاطرين (م=21.11، إ=4.38) وغير المخاطرين (م=21.32، إ= 4.28)، وأظهرت هذه النتيجة أن كلا العينتين من الشباب يتميزان بميل للمرونة في أسلوب التمسك بالأحكام المتطرفة، وقد يعود ذلك −كما أشرنا في الفرضية الأولى− لطبيعة هذه المرحلة العمرية (متوسط عمر عينة المخاطرين سنة28.89 وغير المخاطرين 29.55 سنة) وما يعايشه فيها الشباب عموما، خاصة مع الانفتاح على العالم الخارجي الذي ساهت في التكنولوجيات الحديثة ووسائل ووسائط الاعلام والاتصال. وأخيرا بعد عدم تحمل الغموض اين كانت الفروق غير دالة إحصائيا

بين العينتين المخاطرين (م= 19.51، إ= 4.02) وغير المخاطرين (م=20.06، إ=4.44) كما أن العينتين ووفق المتوسط الفارقي لهذا البعد والمقدر بـ 18 يتميزان بالميل للمرونة في عدم تحمل الغموض.

وبذلك يمكننا القول ان هذه الفرضية تحققت فيما يخص الفروق في الدرجة الكلية للمقياس الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة، وكذلك في أبعاد مقاومة التغيير، التسلطية، عدم التسامح مع الأخرين. ولكنها لم تتحقق فيما يخص بعدي التمسك بالأحكام المتطرفة وكذلك عدم تحمل الغموض من نفس المقياس.

هذه النتائج الإحصائية تبين أن السائقين الشباب المخاطرين يتميزون بأسلوب معرفي أكثر ميلا للتصلب من غير المخاطرين، هذا الأسلوب المعرفي المتصلب لدى الشباب قد يعتبر من العوامل المؤدية لظهور سلوكيات المخاطرة لديهم. فالأفراد ذوي الاسلوب المتصلب كما أشرنا سابقا يتأثر إدراكهم بالمشتتات والتناقضات مما يسبب ضعفا في الانتباه والتركيز لديهم، والفضاء المروري فضاء مليء بالمثيرات والمشتتات ما قد يؤثر على إدراك السائق الشاب ويقلل من انتباهه وتركيزه ويجعله ينحو للمخاطرة؛ وذلك على عكس الشاب غير المخاطر الذي يجعله اسلوبه المعرفي يتسم بقدرة أكبر من التركيز والمعالجة المناسبة لمختلف مشتتات الانتباه؛ وبالتالي يكون أكثر قدرة على اتخاذ قرارات التجنب، أو القرارات السليمة والهادفة لتحقيق أكبر قدر من الأمان.

ويظهر ما أشرنا له بشكل كبير في الابعاد التي وجدنا فيها فروق بين العينتين. فنجد مثلا بعد مقاومة التغيير من الأبعاد التي يتميز بها السائق الشاب المخاطر بالمقارنة مع الشاب السائق غير المخاطر، اي ان غير المخاطر يتسم بانه أكثر مرونة في الوضعيات التي تتميز بالتغيير، وهو بهذا يغير سلوكياته وطريقة معالجته للمعلومات بما يتوافق معها والمعطيات المتوفرة، او التي تحكم المواقف التي يتواجد فيها. أما المخاطر، فبفعل انه أكثر مقاومة للتغيير يجد نفسه غير متقبل لما هو جديد وغير مألوف ولا يستطيع التكيف معه بسهولة، مما يتسبب له في توتر أو ضغوط تؤثر على السيرورة المثالية في المعالجة المعرفية، وبالتالي تظهر سلوكيات مخاطرة في السياقة على شاكلة سلوكيات انفعالية أو عدوانية تعتبر تعبيرا عن المقاومة ورفض كل محاولة للتغيير.

وبالرغم من أن الشاب المخاطر وغير المخاطر يتميزان بأسلوب معرفي مرن في بعد التسلطية، غير أن فروقا ظهرت بين العينتين، فالسائق الشاب المخاطر مرن، لكن بشكل اقل، يقترب فيه الى التصلب من غير المخاطر. ولعل هذا ما يجعل هذه الفئة من السائقين تميل لفرض آرائها وسلوكياتها على الاخرين. فهم من خلال هذا البعد يتسمون بأنهم ميالون لعدم تقبل أراء الأخرين نتيجة لاكتفائهم بمكتسباتهم واقتناعهم

بصحتها، كما ينزعجون من عدم قبول الأخرين لأفكارهم. وقد تكون هذه الأفكار المتسلطة مرتبطة بتحقيق الأهداف وبمفهوم تحقيق الذات واثبات الرجولة، التفوق والقيادة فنجدهم محبين للسيطرة على الأخرين، لا يناقشون من يخالفهم الرأي، يحرصون على تنفيذ أفكارهم بأي طريقة كانت كما يعتقدون بأن كل من ينتقدهم يعاني من نقص في الشخصية. اسقاط هكذا صفات معرفية على سائق شاب في الطريق قد يبرر الى حد بعيد سلوكيات المخاطرة التي يقترفها، خاصة في فضاء متقاسم (لا يمكن التعايش فيه بالتسلط)، تسيره قوانين من جهة وقواعد تستلزم في كثير من الحالات ان يتميز السائق فيها باللباقة.

نفس الامر بالنسبة لبعد عدم التسامح مع الاخرين، حيث أظهرت النتائج أن الشباب المخاطرين أقل تسامحا مع الأخرين بالمقارنة بغيرهم من غير المخاطرين. فالسائق المخاطر غير المتسامح لا يغفر أخطاء الاخرين ويحاول استرجاع ما يعتقد أنه من حقه ويسيء إلى من أساء إليه، كما أنه لا يتراجع إذا أصدر حكما على شخص ما. كل هذه السمات المعرفية في مرحلة عمرية يحاول فيها الشاب تحقيق ذاته واثبات انتمائه لعالم الكبار قد تعطي إحساسا بالفوقية، وتولد في حالة عدم انصياع الغير لانفعالات كالغضب أو الاشمئزاز أو الازدراء مما يجعل من الصعب على مستعملي الطريق الأخرين التعامل معه، وتتولد الصراعات والتوترات وبالتالي سلوكيات السياقة الخطرة المختلفة.

3-2- فيما يخص الأسلوب المعرفي (العالم، المخطط، المبتكر)

والتي افترضنا فيها وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الشاب السائق المخاطر وغير المخاطر في الأسلوب المعرفي (العالم، المخطط، المبتكر)، حيث بعد حساب الفروق جاءت النتائج كما هي موضحة في الجدول التالي:

جدول 32

نتائج اختبار ت لعينتي المخاطرين وغير المخاطرين في الدرجة الكلية لمقياس الأسلوب المعرفي (العالم، المخطط، المبتكر).

	مستوى المخاطرة	المتوسط الحسابي(م)	الانحراف المعياري(إ)	الفروق في المتوسطات	قيمة sig	قيمة t	الدلالة الإحصائية
أسلوب العالم	مخاطرين	3.95	0.87	-0.204	0.148	1.710-	غير دالة
	غ. مخاطرين	4.15	0.72				
أسلوب المخطط	مخاطرين	3.96	0.78	0.246-	0.029	-2.198 Normal t-test	دالة عند 0.05
	غير مخاطرين	4.21	0.68				

أسلوب المبتكر	مخاطرين	4.04	0.76	-0.203	0.097	-1.693	غير دالة
	غير مخاطرين	4.24	0.59				

قبل التطرق إلى الفروق بين العينتين، فالملاحظ من خلال الجدول رقم (32) أن الأسلوب المعرفي السائد عند غير المخاطرين هو الأسلوب المبتكر (م=4.29، إ=0.59) وهو نفس الأسلوب السائد لدى المخاطرين المشار إليه في الفرضية الأولى (م= 4.04، إ=0.76). هذه النتيجة تجعلنا نفترض ان الاسلوب المبتكر قد يكون اسلوبا يميز فئة الشباب عموما، لان الشباب مرحلة عمرية تتميز بالثقة في القدرات الجسدية والعقلية وكذلك المكتسبات الناتجة من خبراتهم السابقة، كما يتميزون كذلك بالسعي للاستكشاف والتعلم وتوسيع الأفاق واختبار الحدود؛ لذلك نجدهم يبحثون عن التجارب الجديدة ويتمردون على القواعد والقوانين المقيدة لأهدافهم. وهذا ما خلص له كولس ودان بروك من ان اصحاب الاسلوب المبتكر يتميزون عموما بأنهم يعتمدون على حدسهم في المرتبة الأولى، ويميلون إلى الابتكار والخوض في تجارب جديدة، يرون المشكلات على أنها تحديات، ولا يحبون القواعد والإجراءات بل يميلون إلى الحرية والغموض (COOLS & DEN BROECK, 2007). هذا التفسير الأخير يدفعنا على الاعتقاد أن كل الشباب يمكن ان يكون مخاطرا دون استثناء، إلا أن الفروق المسجلة في هذا الجزء من الدراسة في الأسلوب المخطط قد تفسر الاختلاف بين الشباب المخاطرين وغير المخاطرين في السياقة.

والواضح كذلك من خلال الجدول أعلاه عدم وجود فروق دالة إحصائيا في متوسطات العينتين في الأسلوب العالم حيث المخاطرين (م=3.95، إ= 0.87) وغير المخاطرين (م=4.15، إ=0.72)، وقد يرجع ذلك أيضا لخصائص العينة والمرحلة (الشباب). فالضغوط التي يمارسها المجتمع على الشاب (ما هو متوقع منه) وكذلك هو على نفسه (ما يهدف إليه)، بالإضافة للمنافسة التي يعايشها يوميا في ظل ما متطلبات هذا العصر، قد تجعله في رحلة مستمرة للبحث عن الحقائق والمعلومات والتفاصيل، والبحث عن فهم أدق وأعمق لكيفية سير الأمور وهو ما يفرضه الأسلوب المعرفي العالم.

ومن خلال الجدول 32 أيضا، يتضح وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائقين الشباب المخاطرين وغير المخاطرين في بعد الأسلوب المعرفي المخطط (t=-2.20 ، دالة عند 0.05) لصالح غير المخاطرين، حيث متوسط غير المخاطرين (م=4.21، إ=0.68) أكبر من متوسط المخاطرين (م=3.96، إ=0.78) مما يدل على أن المخاطرين يعتمدون على أسلوب المخطط بصورة أقل من غير المخاطرين، وهذا ما تؤكده دراسة Shen et al (2018). وبذلك تحقق الجزء الثاني من الفرضية الثالثة بصفة جزئية وفي الأسلوب المخطط فقط ولم يتحقق في أسلوبي العالم والمبتكر.

ان ذوي الدرجات العليا في الأسلوب المخطط حسب Cools & den Broeck (2007) يتميزون باحترام كبير للقواعد والقوانين، مما ينعكس في سلوك السياقة. كما انهم يلتزمون بالتنظيم ومهوسون بالتحكم في الأمور ويفضلون الأماكن التي تكون فيها القوانين واضحة. فالشباب ذوي الدرجات العليا في هذا الأسلوب المعرفي إذا يحترمون القواعد الاجتماعية والقوانين المرورية ولا يخاطرون في السياقة، او على الاقل يخاطرون بدرجات اقل على عكس من يتميزون بدرجات منخفضة في هذا الأسلوب المعرفي، وهذا ما ينطبق على نتائج هذه الدراسة.

وقد ترجع الفروق في هذا الأسلوب عند الشباب إلى الخبرات السابقة الناتجة من الأسرة وحملات التوعوية والمدرسة وتأثير جماعة الرفاق. كل هذه العوامل تؤثر على التمثلات تجاه المخاطرة ومستوى إدراك الشباب للوضعية الخطرة، وإدراك الفرد للخطر يعتبر عاملا أساسيا في الفروق بين الشباب في الميل للاعتماد على أسلوب التخطيط بدرجة كبيرة أو لا. إن التمثلات غير الواقعية تجعل من إدراك الشباب الذاتي للخطر إدراكا ناقصا وغير ملم لكل معطيات الوضعية، وهذا نتيجة التشوه في المعلومات المستقبلة، وبالتالي جهل حقيقي بالخطر، فيحس الشاب هنا بالقدرة على التعامل مع الوضعية بمستوى عال من التفاؤلية غير الواقعية والخيال، ولا يشعر بالخوف أو التهديد أو الحاجة لاتخاذ إجراءات السلامة أو وضع القواعد أو حتى احترام القواعد المرورية؛ وهذا ما يجعله من أكثر الأفراد انخراطا في سلوك المخاطرة. أما إذا كانت تمثلاته للخطر واقعية زاد إدراكه للخطر وأصبح موضوعيا، ففي هذه الحالة يكون الخطر بالنسبة لهم واقعيا وحقيقيا وخال من التشوهات، مما يدفعهم إلى التخطيط واتخاذ كل الإجراءات والسلوكيات اللازمة للحد من احتمالية وقوعه، وفي حالة تحتم الانخراط أو احتمالية كبيرة لمواجهة المخاطرة، فنجده يخطط مسبقا لذلك من خلال اعتماد كل وسائل الحماية اللازمة والتي من دونها لن ينخرط في هذه السلوكيات، وهذا ما نلاحظه بالخصوص عند المحترفين مثلا في الرياضات القصوى.

3-3- فيما يخص الانفعالات الفارقية

حيث افترضنا فيها وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين الشباب المخاطر والشباب غير المخاطر في الانفعالات الفارقية. وسنتطرق للفروق هنا من جانبين، أولا من خلال الفروق بين العينتين في متوسط معايشة كل انفعال فارقي. وثانيا سنحاول التعرف على الانفعالات عند غير المخاطرين، ثم ومحاولة الكشف عن نمط معرفي انفعالي إن وجد ونقارن النتيجة مع نتيجة الفرضية الثانية المتعلقة بالانفعالات الفارقية.

والنتائج موضحة في الجدول أدناه:

جدول 33

يبين الفروق بين السائقين الشباب المخاطرين وغير المخاطرين في الانفعالات الفارقية.

الانفعال		المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الفروق في المتوسطات	قيمة sig	قيمة t	الدلالة الإحصائية
الذنب	مخاطر	10.09	3,11	1.26	0.011	2.55	دالة عند 0.05
	غ.مخاطر	8.83	3,03				
الخجل	مخاطر	9,00	3,70	1.86	0.015	3.38	دالة عند 0.05
	غ.مخاطر	7,14	3,35				
الفرح	مخاطر	8,87	3,03	1.8–	0.001	– 4.37	دالة عند 0.001
	غ.مخاطر	10,68	2,47				
الاشمئزاز	مخاطر	8,05	2,55	1.57	0.003	3.65	دالة عند 0.05
	غ.مخاطر	6,47	2,68				
العداء للنفس	مخاطر	8,93	3,36	2.46	0.000	4.89	دالة عند 0.001
	غ.مخاطر	6,47	3,07				
الخوف	مخاطر	8,77	3,55	2.25	0.000	4.35	دالة عند 0.001
	غ.مخاطر	6,51	3,15				
العار	مخاطر	9,59	3,01	1.64	0.000	3.75	دالة عند 0.001
	غ.مخاطر	7,92	2,66				
الحزن	مخاطر	10,65	3,09	2.54	0.000	4.98	دالة عند 0.001
	غ.مخاطر	8,11	3,15				
المفاجأة	مخاطر	**8,88**	**2,91**	**0.63**	**0.170**	**1.37**	غير دالة
	غ.مخاطر	8,26	2,79				
الازدراء	مخاطر	10,40	3,06	1.99	0.000	3.96	دالة عند 0.001
	غ.مخاطر	8,41	3,09				
الاهتمام	مخاطر	10,02	2,95	0.55–	0.177	– 1.35	غير دالة
	غ.مخاطر	10,57	2,45				
الغضب	مخاطر	10,74	3,47	2.05	0.000	3.89	دالة عند 0.001
	غ.مخاطر	8,69	3,22				

نلاحظ من الجدول 33 وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين السائق الشاب المخاطر والسائق الشاب غير المخاطر في كل من انفعال الذنب (t=2.55) الخجل (t=3.38)، الاشمئزاز (t= 3.65)، عند مستوى دلالة 0.05 لصالح المخاطرين. اما انفعالات العداء للذات(t=4.86)، الخوف (t= 4.89)، العار(t= 3.75)، الحزن (t=4.89)، الازدراء (t= 3.96) والغضب (t= 3.89) فهي دالة عند 0.001

لصالح المخاطرين. وجاءت الفروق في انفعال الفرح (t=-4.37) دالة عند مستوى 0.05 لصالح غير المخاطرين. بالنسبة لانفعالي المفاجأة والإثارة فالفروق فيهما غير دالة.

الجدول 33 يوضح ان السائق الشاب المخاطر يعايش وبمتوسط أكبر من غير المخاطر انفعالات الذنب والخجل والاشمئزاز والعداء للذات والخوف والعار والحزن والازدراء والغضب، وبدرجة أقل انفعال الفرح فقط. وبذلك يمكن القول ان فرضية الدراسة تحققت في كثير من الانفعالات، وانه توجد فروق ذات دلالة احصائية في الانفعالات الفارقية لدى مجموعتي الدراسة، ماعدا انفعال المفاجأة والاهتمام اللذان لم يسجل فيهما فروق بين المجموعتين.

الجدول 33 يوضح ايضا ان الانفعالات "السلبية" موجودة بصورة أكبر لدى السائق الشاب المخاطر، اي ان السمات الانفعالية للسائق الشاب المخاطر يغلب عليها الغضب، العار، الذنب، الخوف، الحزن، العداء للذات... على عكس غير المخاطر الذي ظهرت لديه سمة الفرح بشكل أكبر من المخاطر. وبالرجوع للانفعالات التي ظهرت لدى المخاطر نجد مثلا انفعالي العار والخجل، هذين الانفعالين مختلفين في اتجاههما (الخجل موجه نحو الحاضر والمستقبل أما العار فموجه نحو الماضي كالأخطاء السابقة) لكنهما يشتركان في كونهما مرتبطان بمفهوم الذات وبالقلق الاجتماعي، وبالخصوص في مرحلة الشباب؛ ففي التفاعل الاجتماعي واليومي للشاب مع محيطه بصفة عامة والسياقة بصفة خاصة، يجد الشاب صعوبة في وضع ميكانيزمات مساعدة لتجاوز بعض المواقف، وخاصة مع ثقة النفس المتدنية وتأثير ضغوطات المجتمع وجماعة الرفاق. فيقوم انفعالي الخجل والعار بإعاقة العمليات المعرفية والتأثير على السيرورة الطبيعية لها، من خلال تفعيل عملية تقييم سلبية للذات بطريقة متصاعدة، فيميل الفرد في الأخير إلى الاعتقاد أنه غير كفؤ (الخجل) أو أنه مجروح عاطفيا (العار). هذا التقييم السلبي المؤقت والمؤثر في العمليات المعرفية كالانتباه والإدراك وحل المشكلات هو ما قد يؤدي بالسائق إلى اتخاذ قرارات غير مناسبة للوضعية المرورية، وبالتالي يكون سلوك المخاطرة حاضرا.

هذا من جهة، ومن جهة أخرى قد يكون لدور الاخرين (بقية مستعملي الطريق) دور حاسم، فالرغبة من طرف الشاب إثبات ذاته لغيره وإثبات بأنه على صواب (بالرغم من إحساسه بالخجل أو العار) يدفعه إلى سلوكيات التحدي والمخاطرة بحثا عن الاعتراف من طرف الجماعة. وهذا ما قد يفسر الفروق بين المتوسطين. ويعتبر انفعال الذنب كذلك مشابها لانفعال العار والخجل، إلا أنه انفعال متعلق بالتقصير في الجوانب العقائدية (الدينية) فيرى الشاب أنه مسؤول بطريقة مباشرة. ويحفز انفعال الذنب معرفيا التفكير

والانشغال المعرفي بصورة مستمرة عكس العار والخجل (المؤقتين)، مما يؤثر سلبا على كفاءة العمليات المعرفية فتزداد سلوكيات المخاطرة المتعلقة بالأخطاء والهفوات اثناء مهمة السياقة.

اما بالنسبة لانفعالات الغضب والاشمئزاز والازدراء، فقد أظهرت النتائج كذلك أن المخاطرين يتميزون بدرجات أكبر في انفعالات الغضب والاشمئزاز والازدراء من غير المخاطرين.

وحسب نتائج هذا الجزء من الدراسة، فأكثر الانفعالات معاشا هو انفعال الغضب، وهذا مؤشر على أن السمة الانفعالية السائدة عند العينة هي سمة الغضب. وهذا ما يجعلها من أكثر الفئات معاشا للغضب كحالة وذلك بالمقارن بغير المخاطرين من الشباب. ولقد ربطت العديد من الدراسات سمة الغضب بحالة الغضب في السياقة والمخاطرة نذكر منها دراسة Deffenbacher et al (2001) ودراسة Ge & al (2017)

إن تفاعل الشاب المستمر مع مجتمعه وفي حياته اليومية، ومعايشته (الشاب المخاطر) هذه الانفعالات وبمتوسطات أكبر من غير المخاطر، لا يكون إلا نتيجة لمعيقات تحول دون تحقيق أهدافه الذاتية والاجتماعية، وتولد انفعال الغضب كدافع لسلوك يهدف لإزالة الحواجز. كذلك رفضه لكل ما لم يعجبه يعطيه إحساسا بالتقزز من الأشياء، الأشخاص أو الأفكار المرتبطة بالنظافة مثلا، فيظهر انفعال الاشمئزاز الهادف لسلوك التجنب. أو كذلك عند تقديره لسلوك شخص ما على أنه غير جدير بالاحترام (الازدراء) فيحس بالفوقية ويسعى إلى تجنبه لأنه لا يمثل الجماعة التي يرغب في الانتماء إليها ولا يساعد في تحقيق الذات الاجتماعية المرغوبة. كل هذه الانفعالات وبصفة أكبر انفعال الغضب، هي امتداد وتعبر سمة من شخصية.

هذه الانفعالات الثلاث تسمى بثلاثي العداء، وغالبا ما تكون مرتبطة ببعضها لتولد سلوكيات أكثر عنفا وتطرفا تمتد إلى المجال المروري لتخلق سائقا مخاطرا عدوانيا ذو تقييمات سلبية عن الأخرين؛ فيعتقد بعدم كفاءتهم ويسعى إلى تجنبهم والابتعاد عنهم، وقد يتعدى ذلك إلى محاولات التعدي عليهم وإحراجهم. ولعل هذا هو ما ظهر في بعد عدم التسامح مع الاخرين الذي تميز به السائق المخاطر في مقياس التصلب المعرفي.

مركب العداء هذا يمكن ان يكون ايضا موجها نحو النفس، فلقد أثبتت النتائج هنا أن المخاطرين يتميزون بدرجات اعلى من غير المخاطرين في هذا الانفعال. فالشاب قد يشعر بعدم الكفاءة واللوم تجاه النفس، كما انه قد يشعر بالغضب والاشمئزاز من نفسه في حال فشله في تحقيق أهدافه رغم مجهوده،

فيكرهها ويتمنى اذيتها. وتعتبر السياقة والعدوانية تجاه النفس خليطا مثاليا لظهور سائق مخاطر يهدف لأذية ذاته من خلال سلوكيات مخاطرة مؤدية لحوادث قد تكون مميتة.

أما فيما يخص انفعال الفرح وهو الانفعال الوحيد الذي كان متوسطه أعلى عند غير المخاطرين مقارنة بالمخاطرين، وهو ما يعتبر مؤشرا على المعايشة المتكررة لهذا الانفعال بالنسبة لهم. وقد جاءت هذه النتيجة معاكسة لنتيجة دراسة Rhodes et al (2015) والتي خلصت إلى أن الفرح يعتبر عاملا إيجابيا لبروز سلوك المخاطرة. ويتفعل انفعال الفرح (انفعال موجب، ومرغوب) كنتيجة لتحقق الأهداف الذاتية أو الاجتماعية وكذاك الرضى عن النفس، وهذا ربما ما يحس به غير المخاطرين عكس المخاطرين فدرجاتهم في انفعال الفرح المتدنية دليل على عدم رضاهم.

وفيما يخص انفعال الخوف، فالفروق المسجلة تثبت بان المخاطرين أكثر معاشا لانفعال الخوف من غير المخاطرين. غير أن الدراسات التي توصل إليها الباحث والتي تهتم بالعلاقة بين الخوف والمخاطرة، خلصت إلى أن الخوف غير مرتبط بالسائق المخاطر كدراسة Mesken et al (2007) أو إلى أن للخوف تأثير سلبي في سلوك المخاطرة كدراسة Liu et al (2021) وهي دراسات لا تتماشى والنتيجة الحالية. وقد يعود سبب ارتفاع متوسط الخوف لدى المخاطرين لغياب الدعم النفسي والمادي والتوعية سواء من الأسرة أو المجتمع أو الدولة، مما ينتج تشوها في إدراكهم لحدود قدراتهم وطاقاتهم وإمكانياتهم، فيبرز الخوف من الفشل ومن عدم تحقيق الأهداف الذاتية والمجتمعية، بسبب حجم الصعوبات والعوائق التي يواجهونها.

شعور المخاطرين بالخوف أكثر من غير المخاطرين ينافي الفكر السائد في مجتمعاتنا بان المخاطرين لا يخافون. وتبين هذه النتائج أن المخاطرين من أكثر الأفراد إحساسا بالخوف ولكنهم ممكن ونظرا لتأثير المجتمع، ولتجنب الوصم السلبي الذي سيؤثر على مكاناتهم في جماعة الرفاق وغيرها، قد يلجؤون إلى سلوكيات مخاطرة في السياقة كألية للهروب وتجنب التوتر الناتج من هذا الانفعال من جهة، ومن جهة أخرى نتيجة للمنافسة ولإثبات الشجاعة وتثبيت المكانة الاجتماعية المرجوة أو المستهدفة.

أما انفعال الحزن فالشاب المخاطر أكثر معايشة للحزن من الشاب غير المخاطر وهذا ما قد يفسر كونه مخاطرا أكثر، ولقد أثبتت دراسة Zimasa & al (2017) أن انفعال الحزن مثل الغضب يعتبر مشتتا لعملية الانتباه ومؤثرا على الإدراك في السياقة. وعموما يكون هذا الانفعال كنتيجة للفشل في تحقيق الأهداف وإزالة العوائق. فالمخاطر كما وجدنا سابقا في الفرضية الثانية يتميز بسمة الغضب، ولكن في كثير من الأحيان لا يمكن لهذا الانفعال حل الكثير من المشكلات لاعتبارات قانونية و/ أو اجتماعية، هذا

الإحساس بالفشل هو ما سيولد انفعال الحزن. أما عند غير المخاطرين من الشباب، فبالتأكيد يعايش الغضب، ولكن بدرجة أقل، وذلك نظرا لأنه يتسم بنمط اجتماعي يتيح له حل مشكلاته بطريقة أكثر مرونة، وهذا ما ستنطرق له لاحقا.

أما فيما يخص انفعالي المفاجأة والاهتمام، فقد يكون عدم وجود فروق فيهما لدى عينتي الدراسة أمرا منطقيا. فالمفاجأة لا يمكن اعتبارها انفعالا حقيقيا بل هي حالة من الإثارة العصبية الشديدة نتيجة لحدث غير متوقع ومفاجئ، وظيفتها وضع الفرد في وضعية محايدة من الانفعالات السابقة، تحضيرا للانفعال التالي الموافق للوضعية الجديدة أو التغيير المفاجئ في المعلومات الواردة (Izard, 1977, p. 86). فهي انفعال انتقالي مثل "الجسر" يقع بين انفعالين يساعد في إعادة تقييم الوضعية فقط، وهذا ما يفسر ربما عدم وجود فروق بين العينتين فيه.

كما قد يعود عدم وجود فروق إحصائية بين العينتين في انفعال الاهتمام إلى الأهمية المعرفية لهذا الانفعال في الحياة اليومية عامة، وفي مهمة السياقة بشكل خاص. فبروز الاهتمام دليل على الانتباه والفضول الهادف لجمع أكبر قدر من البيانات من المحيط، في محاولة للفهم أو التعلم أو اتخاذ القرار المناسب للوضعية الحياتية عموما أو المرورية بصفة خاصة. لذلك عدم وجود فروق قد يعتبر منطقيا نظرا للأهمية الحيوية لهذا الانفعال في الحياة اليومية واثناء عملية السياقة، فبدونه ستكون اللامبالاة مسيطرة ويقل الانتباه، وبالتالي ستكون نتائج المعالجة المعرفية غير متكيفة للوضعية المعاشة.

ويعتبر انفعال الاهتمام كما أشرنا في القسم النظري للانفعالات الفارقية من أكثر الانفعالات الموجبة معاشا عند الإنسان، ونتائج هذه الدراسة أثبتت ذلك، فعند المخاطرين نجد الاهتمام في المركز الخامس كأول انفعال موجب وعند غير المخاطرين نجد الاهتمام (م=10.57) مع انفعال الفرح (م=10.67) في المركزين الأول والثاني، وهو ما تم التوصل اليه ايضا في دراسة (بن منصور و بن على، 2021). معايشة انفعال الاهتمام بالنسبة لغير المخاطرين بترتيب أعلى من المخاطرين قد يكون دليلا على البحث المقصود على أكبر قدر من المعلومات، والتي تكون فعالة لتفادي كل ما هو خطر بالنسبة للسائق، خاصة في ظل نقص مستوى الانفعالات السلبية لديهم، وهذا ما يعكس درجة عالية وموضوعية من إدراك الخطر. أما عند المخاطرين وبالرغم من المتوسط المقارب لمتوسط غير المخاطرين، إلا أن المعايشة المستمرة للانفعالات السلبية كالغضب والحزن والازدراء والذنب بدرجة أكبر منه قد توجه سلبا الاهتمام وتحد من

كفاءة هذا الانفعال، مما يؤدي إلى خلل في المعالجة المعرفية وبالتالي اتخاذ قرارات غير مناسبة في السياقة.

كما نلاحظ ايضا من خلال الجدول 33 أن أكثر الانفعالات معاشا بالنسبة لغير المخاطرين هي انفعالات الفرح (م=10.68، إ=2.47) ثم يليها الاهتمام (م=10.57، إ=2.45). ويعتبر متوسط انفعال الفرح المرتفع مقارنة ببقية الانفعالات الفارقية دليل على الاستعداد والسمة الانفعالية (سمة الفرح) التي يتميز بها غير المخاطرين للاستجابة بالفرح. كما يعتبر الفرح انفعالا موجبا ومحببا عند الأفراد يأتي كنتيجة لأحداث مبهجة ومثيرات يواجهها السائق غير المخاطر. وحسب (Izard, 1977, p. 86) فان ارتباط هذا الانفعال مع انفعال الاهتمام يزيد ويرفع من درجة اجتماعية الفرد. وهو ما وجدناه في ترتيب الانفعالات عند غير المخاطرين، وهذا مؤشر ربما على وجود نمط انفعالي وعلاقة تجمع بينهما. مما دفعنا للتأكد بحساب معامل الارتباط والنتيجة وجود علاقة ارتباطية (ر=0.483) وهي دالة عند 0.001. هذا ما يؤكد بالإضافة لسمة الفرح التي يتميز بها غير المخاطرين، انهم يتميزون كذلك بنمط انفعالي في الشخصية يمزج بين الفرح والاهتمام، وهو نمط يدل على أنهم اجتماعيين، على عكس المخاطرين الذين يتميزون بسمة الغضب ونمط الإحباط المتكون من انفعالي الغضب والحزن (نتيجة الفرضية الثانية).

وقد يكون السلوك الاجتماعي عند السائقين المخاطرين الناتج من النمط (فرح، اهتمام) وكذلك سمة الفرح عاملا أساسيا في عدم بروز سلوكيات المخاطرة. فهذا النمط وهذه السمة يعتبران عاملا مساعدا لحل وتجاوز الكثير من المشكلات والعوائق التي يمكن أن تواجه الشاب السائق، وبالتالي يتمكن من تحقيق أهدافه دون اللجوء لسلوكيات غير مرغوبة في المحيط المروري كالسياقة الانفعالية بغضب أو ازدراء أو غيرها.

4- عرض ومناقشة نتائج الفرضية الرابعة:

الفرضية تنص: تتبئ بعض الاساليب المعرفية والانفعالات الفارقية بسلوك السياقة الخطر لدى السائقين الشباب.

وقبل التطرق إلى المعالجة الإحصائية للتحقق من هذه الفرضية وجب التأكد من فروض الانحدار الخطي وهي:

أولا: للتحقق من شرط التعددية الخطية:

- **السماحية Tolerance :**

وتمثل سماحية كل متغير مستقل بالقيمة التي لا يمكن تفسيرها بالمتغيرات المستقلة الأخرى، ويتم حساب سماحية كل متغير مستقل بالمعادلة التالية:

السماحية = 1− ر²

ويجب ألا تقل قيمتها عن 0.1 وهو الحد المسموح (Meyers et al., 2006, p. 212)، والنقص عن هذه القيمة تعني أن الارتباط المتعدد مع المتغيرات الأخرى مرتفع وأنه تجاوز القيمة 0.8 مما يزيد من احتمالية تحقق المصاحبة الخطية.

جدول 34

يبين قيم السماحية للتأكد من عدم المصاحبة الخطية

المتغيرات المستقلة	السماحية Tolerance	القرار
الكلية: التصلب والمرونة	0,875	مقبول
العالم	0,385	مقبول
المخطط	0,399	مقبول
المبتكر	0,381	مقبول
الذنب	0,455	مقبول
الخجل	0,399	مقبول
الفرح	0,639	مقبول
الاشمئزاز	0,495	مقبول
العداء للنفس	0,291	مقبول
الخوف	0,397	مقبول
العار	0,450	مقبول
الحزن	0,295	مقبول
المفاجأة	0,647	مقبول
الازدراء	0,716	مقبول
الاهتمام	0,646	مقبول
الغضب	0,434	مقبول

تشير نتائج الجدول 34 أعلاه أن جميع قيم السماحية أكبر من 0.1 وهذا دليل على أن الارتباطات بين المتغيرات لم تتجاوز الـ 0.8 مما يعني عدم وجود تعددية ومصاحبة خطية بين المتغيرات المستقلة وبذلك يتحقق هذا فرض السماحية.

- **معامل تضخم التباين (VIF) Variance inflation factor:**

معامل تضخم التباين هو معامل مرتبط بالسماحية (معامل تضخم التباين= 1/ السماحية). ويعتبر VIF مؤشراً على وجود المصاحبة الخطية المتعددة Multicollinearity حيث إن زادت قيمته عن 10 فهي دليل وتأكيد لوجود تعددية خطية (Meyers et al., 2006, p. 212).

جدول35

قيم معامل تضخم التباينVIF

المتغيرات المستقلة	معامل تضخم التباين VIP	القرار
الكلية: التصلب والمرونة	1,143	مقبول
العالم	2,594	مقبول
المخطط	2,506	مقبول
المبتكر	2,626	مقبول
الذنب	2,196	مقبول
الخجل	2,506	مقبول
الفرح	1,566	مقبول
الاشمئزاز	2,019	مقبول
العداء للنفس	3,431	مقبول
الخوف	2,520	مقبول
العار	2,224	مقبول
الحزن	3,388	مقبول
المفاجأة	1,545	مقبول
الازدراء	1,396	مقبول
الاهتمام	1,549	مقبول
الغضب	2,303	مقبول

يتضح من خلال الجدول 35 أن كل المتغيرات المستقلة ذات معامل تضخم التباين أقل من القيمة 10 وهذا دليل على ان هذه المتغيرات منخفضة الترابط. وبذلك يمكننا القول إن فرض عدم وجود تعددية خطية قد تأكد.

ثانيا: اعتدالية التوزيع:

تم الاعتماد على قيمة الالتواء والتفلطح لمتغيرات الدراسة، فبما ان عينة الدراسة تجاوزت العدد 300 فيتم الاعتماد على القيمة المطلقة للالتواء، والتي يجب ان لا تزيد عن القيمة 2. والتفلطح والذي يجب ألا يتعدى القيمة 7 (Kim , 2013)، والنتائج موضحة في الجدول التالي:

جدول 36

يبين قيم الالتواء والتفلطح لمتغيرات الدراسة.

المتغيرات	الالتواء Skewness	التفلطح Kurtosis	المتغيرات	الالتواء Skewness	التفلطح Kurtosis
السياقة الخطرة	0.607	0.312−	**الاشمئزاز**	0.454	0.641−
الكلية: التصلب والمرونة	0.059−	0.122−	**العداء للنفس**	0.698	0.305−
أسلوب الَعالَم	0.757−	0.131−	**الخوف**	0.809	0.135−
أسلوب المخطط	0.878−	0.127	**العار**	0.333	0.240−
أسلوب المبتكر	0.909−	0.455	**الحزن**	0.363	0.757−
الذنب	0.224−	0.683−	**المفاجأة**	0.091	0.514−
الخجل	0.523	0.683−	**الازدراء**	0.026	0.725−
الفرح	0.471−	0.240−	**الاهتمام**	0.224−	0.519−
الغضب	0.152	0.938−			

يبين الجدول 36 أعلاه أن قيم الالتواء المطلقة تبقى أقل من القيمة 2 وقيم التفلطح كذلك تبقى أقل من القيمة 7 وهذا مؤشر على ان توزيع مجتمع الدراسة يتبع التوزيع الطبيعي. وبذلك فقد تحقق افتراض إعتدالية التوزيع.

ثالثا: التوزيع الطبيعي للبواقي وعدم وجود قيم متطرفة.

من الشروط الأساسية لتطبيق الانحدار الخطي المتعدد التأكد من التوزيع الطبيعي للبواقي وعدم وجود قيم متطرفة، وتم ذلك من خلال قيمة Mahalanobis وCook’s Distance. النتائج موضحة في الجدول التالي:

جدول 37

يوضح قيمة Mahalanobis وقيمةCook's Distance

المؤشر	Mahalanobis	Cook's
أقل قيمة	2,076	0.000
أكبر قيمة	36,059	0.046
عدد المتغيرات المستقلة	17	17
القيمة الحرجة	39.25	1

من خلال الجدول 37 أعلاه يتضح أن قيمة Mahalanobis التي تساوي 36.059 هي أقل من القيمة الحرجة كا مربع عند درجة حرية 16 والتي تساوى 39.25. كما أن قيمة Cook's Distance لم تتجاوز الواحد الصحيح وبلغت قيمتها 0.046، وهذا دليل وتأكيد على عدم وجود قيم متطرفة.

وبهذا يمكننا القول بأن جميع الفروض اللازمة لتطبيق الانحدار المتعدد قد تحققت، ومنه يمكننا تطبيق معادلة الانحدار المتعدد بطريقة Enter أين نقوم بإستدخال كل المتغيرات دفعة واحدة والنتيجة موضحة في الجدول التالي:

جدول 38

يبين قيم معاملات الارتباط والتحديد لنموذج السياقة الخطرة.

معامل الارتباط رR	معامل التحديد ر ²	معامل التحديد المصحح	خطأ التقدير	F النسبة الفائية	الدلالة
0.424	0.180	0.142	17.469	4.698	0.000

من خلال الجدول 38 نلاحظ ان قيمة معامل الارتباط ر=0.424 ومعامل التحديد قيمته بلغت ر² =0.18 ، أي ان كل المتغيرات المستقلة تفسر حوالي 18% من التباين في المتغير التابع (السياقة

الخطرة)، وهي قيمة مقبولة في الدراسات النفسية (Ozili, 2022). أما ما تبقى أي نسبة 82% فإنه يرجع الى متغيرات أخرى.

كما نلاحظ من خلال في نفس الجدول ان قيمة تحليل التباين (F) تساوي4.698 بمستوى دلالة 0.000 ، وهذا دليل على أن الانحدار معنوي ولا يساوي 0، وبالتالي توجد علاقة بين سلوك السياقة الخطر والمتغيرات المستقلة في هذا النموذج. وتؤكد هذه النتائج أن المتغيرات المستقلة لها أثر معنوي على المتغير التابع، ولكننا لم نتأكد من درجة أثر كل متغير على المتغير التابع. وللتأكد من ذلك وجب مراجعة معاملات الانحدار B لكل متغير كما هو موضح في الجدول التالي:

جدول 39

يبين معاملات الانحدار ودلالتها الإحصائية لكل المتغيرات المستقلة على المتغير التابع (السياقة الخطرة)

المتغيرات المستقلة	معامل الانحدار B غير المعياري	الخطأ المعياري	بيتا (B) المعيارية	قيمة (ت)	مستوى الدلالة
الثابت	95,066	11,383		8,351	0,000
أسلوب التصلب/ المرونة	−0.137	0,045	−0,160	−3,050	0,002
أسلوب العالم	−0,222	0,509	−0,034	−0,436	0,663
أسلوب المخطط	−0,123	0,307	−0,031	−0,401	0,689
أسلوب المبتكر	−0,664	0,349	−0,151	−1,902	0,058
الذنب	0,346	0,455	0,055	0,760	0,448
الخجل	−0,383	0,426	−0,070	−0,900	0,369
الفرح	−1,208	0,456	−0,162	−2,650	0,008
الاشمئزاز	0,097	0,487	0,014	0,200	0,842
العداء للنفس	−0,196	0,534	−0,033	−0,366	0,714
الخوف	0,074	0,455	0,013	0,162	0,872
العار	0,180	0,501	0,026	0,361	0,719
الحزن	0,343	0,528	0,059	0,650	0,516
المفاجأة	−0,621	0,412	−0,092	−1,505	0,133

الازدراء	0,967	0,349	0,160	2,770	0,006
الاهتمام	0,945	0,460	0,125	2,054	0,041
الغضب	0,495	0,426	0,086	1,162	0,246

من خلال الجدول 39 نلاحظ أن قيمة معامل الانحدار دالة فقط في متغيرات الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة (B=−0.137، دالة عند 0.05)، وانفعالي الازدراء (B=0.967، دالة عند 0.01) والفرح (B=−1,208، دالة عند 0.001). أي ان لهذه المتغيرات تأثير معنوي في نموذج الانحدار المتعدد. اما باقي المتغيرات فهي ذات مستوى دلالة أكبر من 0.05 وبذلك فعلاقتها مع المتغير التابع ضعيفة جدا او منعدمة وبالتالي فتأثيرها غير معنوي.

وللحصول على معادلة انحدار تحتوي على المتغيرات المستقلة الدالة فقط والتي يكون لها أثر على متغير السياقة الخطرة، فلقد اعتمدنا على تحليل الانحدار المتعدد التدريجي بطريقة Stepwise Regression والتي ستقوم باستبعاد كل المتغيرات من معادلة الانحدار ذات العلاقة الضعيفة أو ذات الارتباطات الجزئية غير الدالة مع المتغير المستقل، وهذا بهدف الحصول على أنسب وأقوى معادلة انحدار ممكنة بمتغيرات مستقلة ذات أثر دال. وبعد تطبيق المعالجة كانت النتائج موضحة في الجداول التالية:

جدول 40

يوضح المتغيرات المستقلة المزاحة من معادلة الانحدار

المتغير المستقل	قيمة T	قيمة الارتباط الجزئي	الدلالة
الأسلوب المعرفي العالم	−1,167	−0,061	0,536
الأسلوب المعرفي المخطط	−0,933	−0,049	0,554
الذنب	1,291	0,068	0,917
الخجل	0,501	0,026	0,882
الاشمئزاز	0,592	0,031	0,833
العداء للنفس	1,08	0,057	0,821
الخوف	0,63	0,033	0,84
العار	1,404	0,074	0,878
الحزن	1,15	0,06	0,719
المفاجأة	−0,649	−0,034	0,917
الاهتمام	1,65	0,086	0,703

الغضب	1,685	0,088	0,769

من خلال الجدول 40 يتضح أنه تمت إزاحة 12 متغيرا مستقلا من معادلة الانحدار وهي أسلوب المعرفي العالم، الأسلوب المعرفي المخطط، انفعالات الذنب، الخجل، الاشمئزاز، العداء للنفس، الخوف، العار، الحزن، المفاجأة، الاهتمام والغضب. حيث تراوحت القيمة المطلقة للارتباط الجزئي من 0.026 إلى 0.088 وهي قيم ضعيفة جدا، بالإضافة إلى أن جميع قيم الدلالة جاءت أعلى من مستوى الدلالة المقبول (0.05) فقد تراوحت من 0.536إلى 0.917 وهي قيم غير مقبولة وهذا دليل على عدم وجود أثر أو أثر ضعيف جدا لكل هذه المتغيرات على المتغير التابع. ولمعرفة مستوى أثر المتغيرات المتبقية في المتغير التابع نرجع إلى الجدول التالي:

جدول 41

يبين مساهمة متغيرات الدراسة المتبقية في نموذج الانحدار

المتغيرات المستقلة	معامل الانحدار B غير المعياري	الخطأ المعياري	بيتا (B) المعيارية	قيمة (ت)	مستوى الدلالة
الثابت	96,464	9,722		9,922	0,000
الازدراء	1,265	0,302	0,212	4,189	0,000
الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة	−0,140	0,044	−0,164	−3,223	0,001
الأسلوب المبتكر	−0,670	0,214	−0,154	−3,136	0,002
الفرح	−0,928	0,356	−0,128	−2,605	0,010

من خلال الجدول 41 يتضح وجود أثر على متغير السياقة الخطرة من طرف المتغيرات المقبولة في نموذج الانحدار وهي ذات مستوى دلالة أقل من 0.05. حيث أن معاملات الانحدار المعيارية لمتغيرات الازدراء، الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة، الأسلوب المعرفي المبتكر، الفرح كانت على التوالي 0.212، −0.164، −0.154، −0.128. كما تبين هذه المعاملات ان أقوى المتغيرات أثرا هو متغير انفعال الازدراء إيجابا، ثم يليه سلبا كل متغير الأسلوب المعرفي التصلب. فبارتفاع الدرجات (المرونة) تنقص المخاطرة وبانخفاض الدرجات (التصلب) تزيد المخاطرة. وكذلك التأثير يكون سلبيا في متغيري الأسلوب المعرفي المبتكر ثم انفعال الفرح. أما عن قوة هذه المتغيرات المستقلة في تفسير التباين في السياقة الخطرة ومعنوية هذا النموذج فالجدول التالي يوضح ذلك:

جدول 42

يبين الدلالة المعنوية وكذلك قيم معاملات الارتباط لنموذج الانحدار بين المتغيرات ذات العلاقة الدالة إحصائيا ومتغير السياقة الخطرة.

معامل الارتباط ر R	معامل التحديد ر ²	معامل التحديد المصحح	خطأ التقدير	النسبة الفائية F	الدلالة
0.385	0.148	0.139	17.468	15.ال8	0.000

نلاحظ من خلال الجدول 42 أن قيمة معامل الارتباط ر= 0.385 وقيمة معامل التحديد ر²=0.148 أي أن المتغيرات المستقلة الازدراء، الأسلوب المعرفي المبتكر، الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة، الفرح تفسر حوالي 14.8 % من التباين في السياقة الخطرة، وهذه النسبة مقبولة وخاصة في الدراسات النفسية، أما الباقي ال مقدر85.2 % فيعود لمتغيرات أخرى. كما أن قيمة F حسب نفس الجدول تساوي 15.788 بمستوى دلالة 0.000 وهي اقل من 5%، وهذا دليل على أن الانحدار ذو دلالة ولا يساوى الصفر.

وبناءا على هذه النتائج والتي تؤكد أن المتغيرات المستقلة الازدراء، الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة، الأسلوب المعرفي المبتكر، والفرح يمكنها التأثير في المتغير التابع (سلوك السياقة الخطرة). وعليه يمكننا القول بان الفرضية الرابعة والتي تنص على أن بعض الاساليب المعرفية والانفعالات الفارقية تنبئ بسلوك السياقة الخطر لدى السائقين الشباب قد تحققت.

وبذلك يمكننا كتابة معادلة الانحدار بالاعتماد على قيمة بيتا المعيارية كما يلي:

سلوك السياقة الخطر= الازدراء (0.212) – الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة (0.164) – الأسلوب المبتكر (0.154) – الفرح (0.128)

وتظهر هذه المعادلة وجود نوعين من المتغيرات المؤثرة في سلوك المخاطرة في السياقة. النوع الأول وهو ذو تأثير موجب، ونقصد به متغير انفعال الازدراء، فكلما زادت قيمة انفعال الازدراء بدرجة واحدة يزيد ميل السائق الشاب لسلوك المخاطرة ب 0.212. وتعتبر أعلى قيمة لهذا الانفعال والتي تساوي 15 حسب مقياس الانفعالات الفارقية لإيزارد دليلا ومؤشرا على أن هذا السائق يميل للاستجابة الانفعالية المتسمة بالازدراء، ويعايش هذا الانفعال بصورة كبيرة نتيجة للاستعداد المعرفي والانفعالي الذي يتميز به. وهذا ما يطابق نتيجة الفرضية الثانية بأن الازدراء هو أحد أكثر المتغيرات معاشا عند المخاطرين، بالإضافة

لأنه يشكل نماطا مع انفعال الغضب. أما القيمة الدنيا في هذا الانفعال والتي تقدر ب 3 درجات فهي دليل على أن هذا السائق يواجه المؤثرات والوضعيات المنتجة له (اي للازدراء) بصورة قليلة جدا. ويتميز انفعال الازدراء كما أشرنا سابقا بأنه انفعال ينتمي لثالوث العداء، وغالبا ما يكون ملازما للغضب والاشمئزاز (الملازمة هنا لأحدهما أو كلاهما). وينتج انفعال الازدراء من إحساس الفرد بالقوة والفوقية تجاه الاخرين وكذلك الانزعاج، فيحاول التخلص وإزالة الأفراد المستهدفين من المجال الخاص به، مما قد يكون سببا في السلوكيات العدوانية أثناء السياقة وخاصة إذا ارتبط بانفعال الغضب. وكلما اتسم السائق بسمة الازدراء زادت أشكال سلوك المخاطرة المتميزة ربما بالعدوانية اللفظية أو الجسدية او حتى باستخدام السيارة.

اما النوع الثاني من المتغيرات المؤثر في بروز سلوك المخاطرة من عدمه فهي متغيرات ذات تأثير سلبي، وهي: اولا الأسلوب المعرفي التصلب في مقابل المرونة فكلما زادت الدرجات (نحو المرونة) يميل السائق الشاب السلوكيات الامنة، والعكس صحيح، أي كلما نقصت الدرجات (نحو التصلب)، زادت المخاطرة. ثانيا الأسلوب الابتكاري، وأخيرا انفعال الفرح. فكلما زادت درجة أسلوب المبتكر بدرجة واحدة نقص احتمال أن يكون السائق مخاطرا بـ 0.154، وكذلك بالنسبة للأسلوب المعرفي التصلب/المرونة، والفرح فالزيادة بدرجة واحدة تؤثر بانخفاض يقدر بـ 0.164 و0.128 على التوالي في سلوك السائق بعيدا عن سلوك المخاطرة.

ويعتبر الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة من سمات الشخصية الثابتة، فكلما زادت درجات السائق في مقياس الأسلوب المعرفي التصلب /المرونة لميسون، دل ذلك على زيادة الميل إلى المرونة كأسلوب معرفي، وبالتالي انخفاض الميل إلى سلوك المخاطرة في السياقة. والعكس كذلك فكلما كانت درجات السائق الشاب متدنية يتبين أن الأسلوب السائق يميل إلى التصلب ومنه فإمكانية انخراط السائق في المخاطرة تكون أكبر. وهذا ما تؤكده دراستي (Rezaeei et al., 2021) و (Zhenhao et al., 2021) بأن ذوي الأسلوب المتصلب أكثر مخاطرة من ذوي الأسلوب المرن في السياقة.

ويعكس ميل السائقين للأسلوب المعرفي المتصلب كنمط في الشخصية إلى تفضيلاتهم في معالجة المعلومات بتأثر إدراكهم بالمشتتات والتناقضات التي يمكن ان يواجها السائق، وكذلك اعتمادهم على مصادر للمعلومات محدودة بالمقارنة بذوي الأسلوب المعرفي المرن، وهذا ما يجعل القرارات التي يتخذونها تعتمد على أسس أو بيانات غير كاملة. مما يتيح المجال لقرارات وسلوكيات تتميز بالخطر قد تكون غير

مقصودة كالأخطاء او الهفوات. كذلك تصلبهم وتمسكهم بأراهم ومعتقداتهم، وعدم تسامحهم مع غيرهم قد يكون دافعا ومسببا لسلوكيات عدوانية وخاصة في المجال المروري.

اما فيما يخص أسلوب المبتكر، فهو كذلك أسلوب معرفي قد يكون سمة في الشخصية، وذلك في حال تحصل السائق على درجات مرتفعة في مؤشر COSI بالمقارنة مع أساليب أخرى في هذا المقياس. فكلما كان متوسط الدرجات أقرب للدرجة الكاملة والمقدرة بـ 35 درجة، كان سلوك السائق وفق معادلة الانحدار المتحصل عليها هنا أقل ميلا للمخاطرة، والميل في الجهة المعاكسة باتجاه الدرجة الدنيا المقدرة بـ 7 درجات تزيد من احتمالية كون السائق مخاطرا. وأكثر ما يميز من يميلون إلى الأسلوب المعرفي المبتكر هو كونهم لا يحبون القواعد والإجراءات والقوانين، ويبحثون عن الحرية والغموض. هذا ما يعتبر ربما سببا في التمرد ونكران القوانين، بالرغم من معرفتهم بها وبالتالي عدم احترامها. كما أنهم يتميزون بالاعتماد على حدسهم بدرجة كبيرة في اتخاذ قراراتهم، وبحبهم للتحديات والمشكلات. كل هذا قد يكون دافعا للقيام بسلوكيات المخاطرة الخالية من العدوانية بهدف المتعة.

أما انفعال الفرح، فتأثيره يأتي في الرتبة الثانية من حيث القوة بعد الازدراء، ولكن سلبا فبزيادة الفرح تنقص المخاطرة. وحسب مقياس الانفعالات الفارقية فكلما كانت درجات الفرح أكبر من الانفعالات الأخرى، دل ذلك لميل الفرد للاتسام بهذا الانفعال، وبذلك وحسب معادلة الانحدار فكلما كان ميل شخصية السائق للاتسام بالفرح كان ذلك مؤشرا للسياقة الأمنة البعيدة عن المخاطرة. وما يؤكد ذلك هو النتائج المتحصل عليها من الفرضية الثالثة بأن السائق غير المخاطر يتسم بالفرح.

وفي الأخير، وبالإضافة للنتائج المتحصل عليها من جهة، ولاتفاق العديد من الدراسات على قدرة متغير الجنس في التنبؤ بسلوك السياقة الخطر كما ظهر في دراسة (Dula, 2003) ، فقد حاولنا استكشاف أثر متغير الجنس في دراستنا هذه، وذلك باستدخاله مع المتغيرات وحساب معادلة الانحدار، وقد بينت النتائج (انظر المعادلة) ان متغير النوع أثبت قوته الكبيرة في التنبؤ بسلوك المخاطرة، حيث خلصت النتيجة إلى نموذج ذو قيمة F=18.609 ذو مستوى دلالة عند0.001 وهي أقل من 5%، وبمعامل تحديد ر²= 0.204 وهو ذو قدرة تفسيرية اكبر من النموذج السابق بـ5.6% والتي يمكن تفسيرها كنتيجة للتأثير القوي لمتغير الجنس. والمعادلة التالية توضح نموذج الانحدار المتحصل :

سلوك السياقة الخطر= الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة (−0.150) – الأسلوب المبتكر (0.125) – الفرح (0.119) +الازدراء (0.202) – الجنس(0.240).

5- مناقشة عامة:

لقد كشف الدراسة الحالية عن وجود السمات المعرفية والانفعالية التي تمكننا من التعرف على السائق الشاب المخاطر، وكذلك التنبؤ بسلوك السياقة الخطر لدى السائقين بالنظر لبعض هذه السمات. وعموما يمكننا تلخيص اهم النتائج التي خلصت لها الدراسة فيما يلي:

- فيما يخص الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة ان السائق الشاب المخاطر يتسم بأسلوب معرفي يميل إلى التصلب، وهذا ما ينعكس على مهمة السياقة من خلال عدم قدرتهم على استبعاد مشتتات الانتباه أثناء السياقة، مما يعرضهم لارتكاب سلوكيات المخاطرة غير مقصودة في السياقة من نوع الأخطاء والهفوات او حتى المقصودة. وتبين من خلال تحليل ابعاد مقياس التصلب/ المرونة ان السائق الشاب المخاطر يتميز كذلك بمقاومة التغيير، والذي يتجلى وفقا للأداة في مقاومة كل ما هو جديد وغير مألوف، مما يؤثر على عملية التعلم واكتساب مهارات ومعارف جديدة في السياقة، والتي قد تساعده لتجاوز المشكلات من جهة. وكذا عدم التكيف مع خصائص الفضاء المروري الدينامي من جهة اخرى.

كما تميز المخاطرون بعدم التسامح مع الاخرين والتسلطية، وهما بعدان معرفيان بانعكاسات اجتماعية سلبية، خاصة في فضاء متشارك كالطريق، اذ يعتبران أرضية خصبة لظهور خلافات ونزاعات تؤدي إلى سلوكيات عدوانية في السياقة. فالتسلطية تعكس رفض المخاطرين الشباب لأفكار الغير والتعنت للأفكار الشخصية، مع فرض أراءهم وسلوكياتهم على الغير، ما قد يؤدي ذلك إلى ظهور انفعالات كالازدراء. أما عدم التسامح مع الأخرين فيولد الرغبة في معاقبة الأخرين، ما يولد سلوكيات انفعالية عنيفة وعدوانية ناتجة من الغضب أو الازدراء أو الاشمئزاز.

- فيما يخص الأسلوب المعرفي (العالم، المخطط، المبتكر) فقد كشفت نتائج الدراسة في بادئ الأمر ان الأسلوب السائد لدى السائقين الشباب المخاطرين هو الأسلوب المبتكر، لكن اتضح من نتائج الفرضية الثالثة عدم وجود فروق بين المخاطرين وغير المخاطرين في هذا الأسلوب، كما لم تسجل فروق كذلك في أسلوب العالم. إلا أن الفروق كانت دالة في أسلوب المخطط اين كان السائق الشاب المخاطر يعتمد بدرجة أقل على هذا الأسلوب مقارنة بغير المخاطر. ولعل هذا ما يفسر سلوك المخاطرة، حيث ان أهم ما يميز الأفراد ذوي الدرجات المنخفضة في الأسلوب المخطط أنهم لا يحترمون ولا يلتزمون بالقواعد والقوانين، وهذا ما يؤثر على

عملية السياقة باعتبارها مهمة تخضع للقوانين والقواعد، وانتهاكها قد يولد سلوكيات مخاطرة تهدد سلامة السائق وبقية مستعملي الطريق.

– فيما يخص الانفعالات السائدة او التي يتسم بها المخاطرون فقد ظهر الغضب في مقدمة السمات، تليه مجموعة من السمات السلبية الاخرى كالحزن والازدراء. تحليل السمات الانفعالية للسائق الشاب خلص لوجود نمط انفعالي اول يتكون من الغضب والحزن (الإحباط)، ونمط ثاني يتكون من الغضب والازدراء، وهذا على عكس غير المخاطرين الذين يتميزون بسمة الفرح، وبنمط انفعالي اجتماعي ناتج من تفاعل الفرح والاهتمام كأهم انفعالين لدى هذه العينة من السائقين.

– سجلت الدراسة ايضا وجود فروق دالة في عشرة انفعالات قاعدية بين السائقين الشباب المخاطرين وغير المخاطرين، تسعة منها كان متوسطها عند المخاطرين أكبر من غير المخاطرين، وهي عموما انفعالات سلبية (الذنب، الخجل، الاشمئزاز، العداء للنفس، الخوف، العار، الحزن، الازدراء، والغضب). وانفعال واحد كانت معايشته عالية عند غير المخاطرين بالمقارنة بالمخاطرين وهو انفعال الفرح.

– واخيرا كشفت الدراسة القدرة التنبئية للسمات المعرفية والانفعالية التالية بسلوك السياقة الخطر، وهي على التوالي : الازدراء، الفرح، الأسلوب المعرفي التصلب/المرونة والأسلوب المبتكر، بالإضافة لجنس السائق.

خاتمة:

انطلقت فكرة هذا البحث من الرغبة في إضافة علمية إلى الجهود المبذولة لتحقيق السلامة المرورية من طرف المختصين في العديد من المجالات بما فيها مجالنا السيكولوجي. وتعززت فيما بعد لكونها جاءت في إطار التناول النسقي الذي تبلور في مخبر سيكولوجية مستعمل الطريق، بجامعة باتنة 1 مع اول دفعة دكتوراه علم نفس المخاطرة، والذي يسعى للتعرف على السائق المخاطر في خصائصه، في علاقته مع المركبة ثم في علاقته مع بيئته المحلية التي يقوم فيها بسلوكيات المخاطرة. وقد توجه اهتمامنا بشكل خاص للمحور الاول والذي يسعى عموما لرسم بروفيل نفسي للسائق الجزائري المخاطر من خلال التعرف على بعض سماته.

ومن هنا جاءت دراستنا هذه تحت عنوان المحددات المعرفية والانفعالية للسائق الشاب المخاطر، لتنطلق معها رحلة البحث عن ماهية هذه المحددات. وبعد الاطلاع على التراث النظري، المصادر والدراسات السابقة، اخترنا ان تتمثل محدداتنا في بعض الاساليب المعرفية وهي: الأسلوب المعرفي التصلب والمرونة، والأسلوب المعرفي (العالم، المبتكر، المخطط) وبعض السمات الانفعالية (12 انفعال) اختيرت وفقا لنظرية ايزارد للانفعالات الفرقية. هذه الاساليب المعرفية والسمات الانفعالية –وفقا لبحثنا واطلاعنا– يمكن أن تمثل مؤشرات ودلائل على سلوك السياقة الخطر لدى الشباب. وبهذا بنيت الدراسة اولا حول محاولة تحديد بعض هذه السمات (المعرفية والانفعالية) المميزة للسائق الشاب المخاطر، ثم الكشف عن الفروق فيها بين المخاطرين وغير المخاطرين واخيرا البحث عن قدرتها التنبؤية بسلوك السياقة الخطر لدى الشباب. طبيعة هذه التساؤلات والاهداف جعلت من المنهج الوصفي المنهج المناسب لهذه الدراسة، وبعد تحديد الادوات، جمع البيانات وتحليلها خلصنا عموما الى ان:

- السائق الشاب المخاطر يتسم بالميل للأسلوب المعرفي المتصلب، وكذللك بالتسلط ومقاومة التغيير وعدم التسامح مع الغير.
- يتسم بقلة الاعتماد على الأسلوب المعرفي التخطيط، مقارنة بغير المخاطرين.
- يتسم من الجانب الانفعالي بسمات الغضب والازدراء والحزن.
- يتسم بوجود نمطين انفعاليين هما الإحباط والعدوانية.
- كما خلصت الدراسة الى انه يمكننا التنبؤ وبنسبة 14.8% بسلوك المخاطرة بالاعتماد على كل من سمات الازدراء والفرح، والأسلوب المعرفي المتصلب/المرونة والأسلوب المعرفي المبتكر.

نتائج دراستنا هذه قد لا يمكن تعميمها نظرا لطبيعة العينة –التي كانت مفروضة علينا أكثر من كونها خيارا بحثيا، وهذا لصعوبة تحديد مجتمع السائقين الشباب في الجزائر– لكنها عموما تذهب في اتجاه الكثير من النتائج التي توصلت لها الدراسات التي تناولت نفس المتغيرات، خاصة منها الدراسات الاجنبية (بالنظر لقلة الدراسات العربية والمحلية في هذا المجال). كما ان دراستنا اضافت للتراث العلمي نتائج خاصة بسمات معرفية وانفعالية اخرى، لم يتم تناولها من قبل –في حدود اطلاعنا–، وهي بهذا قد تكون بداية ودافعا لدراسات اخرى حولها.

نتائج الدراسة مكنتنا ايضا من استخلاص بروفيل معرفي انفعالي (في حدود متغيرات دراستنا) للسائق الشاب المخاطر في الجزائر. هذا السائق الذي عادة ما يكون ذكر، تغلب عليه انفعالات الازدراء، ويتميز بالتصلب المعرفي والتفكير غير المخطط. هذه النتيجة قد تكون مدخلا لدراسات كثيرة لاحقة تتعلق بسمات وخصائص السائق المخاطر، والتي ستمكن فعلا من الوصول لرسم بروفيل سيكولوجي متكامل، قد يساعد لاحقا في ايجاد حلول تسهم في خفض سلوكيات المخاطرة لدى هذه الفئة من السائقين، وبالتالي التقليل من الحوادث المرورية ونواتجها الوخيمة؛ وهو ما سنحاول المواصلة فيه بعد الاطروحة بحول الله.

المقترحات

المقترحات.

انطلاقا من نتائج الدراسة الحالية ومن احساسنا بتساؤلات اخرى اثناء اجرائها وتحليل نتائجها نقدم المقترحات التالية: اجراء دراسات تتناول اساليب معرفية وسمات انفعالية اخرى لدى السائقين الشباب المخاطرين، بهدف تحديد معالم البروفيل السيكولوجي بشكل أحسن.

- البحث عن العلاقة بين الأساليب المعرفية والانفعالات الفارقية المذكورة في هذه الدراسة.
- البحث عن العلاقة بين مختلف أبعاد سلوك المخاطرة والموضحة في مقياس دولا للسياقة الخطرة والانفعالات الفارقية لدى السائقين الشباب.
- القيام بدراسة طولية بالاعتماد على نتائج الدراسة الحالية تكون على عينة من السائقين قبل وبعد الحيازة على رخصة السياقة والسياقة الفعلية.
- القيام بدراسات اخرى تهتم بدور المتغيرات الاجتماعية كالحالة الاجتماعية، المستوى التعليمي وغيرها من المتغيرات والتي يمكن أن يكون لها دور وسيط مع السمات الانفعالية والمعرفية في سلوكيات المخاطرة في السياقة.
- القيام بدراسات تهتم بالفئة الاخرى التي لها دور في مشكلة المخاطرة والحوادث المرورية وهي فئة المسنين.
- الاعتماد على التحليل العاملي الاستكشافي والتوكيدي للتحقق أكثر من صدق وثبات المقاييس المترجمة في هذه الدراسة.

المراجع

المراجع

ابو النصر، مدحت محمد. (2019). *الشباب وصناعة المستقبل*. المجموعة العربية للطباعة والنشر.

إدوارد، ج. موراي. (1988). *الدافعية والانفعال* (أحمد سلامة عبد العزيز، ترجمة؛ ط. 1). دار الشروق. (1964).

الأغا، هيام يونس أحمد. (2014). بعض *الأساليب المعرفية ومفهوم الذات وعلاقتهما بالمسؤولية الإجتماعية لدى طلبة الثانوية العامة في قطاع غزة* [مذكرة ماجيستسر، جامعة الأزهر]. جامعة غزة.
http://search.shamaa.org/FullRecord?ID=118563

الأنصاري، بدرمحمد. (2002). *المرجع في المقاييس النفسية تقنين على المجتمع الكويتي*. دار الكتاب الحديث.

إلترا جزائر. (2021). أكثر من 46 % من ضحايا حوادث المرور أقل من 29 سنة. *Ultra جزائر*. إسترجع في 5 جوان 2022 على https://ultraalgeria.ultrasawt.com/أكثر-من-46-من-ضحايا-حوادث-المرور-أقل-من-29-سنة/الترا-صوت/أخبار.

بن على، راجية. (2 /3 ديسمبر, 2016). *مثيرات الغضب وردود الافعال الناجمة عنه اثناء السياقة*[عرض ورقة]. الملتقى الدولي دراسات وممارسات في علم نفس المرور، مخبر LPUR . باتنة، الجزائر.

بن على، راجية ، و شرفة سامية.(15 فيفري، 2019). التمثلات الإجتماعية لمستعملي الطريق عن السيارة دراسة ميدانية في علم نفس المرور. *Route Educational & Social Science Journal Volume, 6(3)*، 157-178.
http://www.ressjournal.com/Makaleler/1238812899_8.pdf

بن منصور نصر الدين ، وبن على راجية. (30 جوان, 2021). علاقة الانفعالات الفارقية بسلوك السياقة الخطر دراسة ميدانية على عينة من السائقين بولاية باتنة. *مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية*، 22(1)، 226-203.
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/161703

المراجع

بهلول، سارة أشواق. (2019). *دور المعتقدات الصحية والإتجاهات نحو السلامة المرورية في التنبؤ بسلوك القيادة الخطرة للسيارات* [أطروحة دكتوراه، جامعة باتنة 1]. DSpace/Manakin
http://dspace.univ-batna.dz/xmlui/handle/123456789/1398

بوترعة، بلال .(2017) .الدارسات السابقة في البحث العلمي . *مجلة الباحث في العلوم الانسانية والاجتماعي، 8(2)، 9-16.*
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/98582

بوطبال، سعد الدين. (جانفي، 2014). سمات الشخصية وأثرها على ارتكاب المخالفات المرورية لدى السائقنين. *مجلة الدراسات والبحوث الإجتماعية- جامعة الوادي،* 2(1) ، 139-157.
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/79342

بوظريفة، حمو ، محمد عيسي ، دليلة زناد، و هناء شريفي. (15 جانفي، 2010). مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين وعالقته ببعض الحصائص الشخصية والفردية. *مجلة الوقاية وألرغونوميا، 4(1)*، 9-40.
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/76392

بوعيشة، فتحية. (2012). *أثر السلوك نمط أ والتفاؤل غير الواقعي وسلوك المخاطرة على إرتكاب الحوادث المرورية* [مذكرة ماجيستير، جامعة سعد دحلب]. جامعة البليدة 1.
http://di.univ-blida.dz:8080/jspui/handle/123456789/9853

جابر، عبد الحميد جابر ، و كاظم ،أحمد خيري. (1986). *مناهج البحث في التربية وعلم النفس*. دار النهضة العربية.

زعابطة، سيرين هاجر. (2011). *علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين* [مذكرة ماجيستير، جامعة باتنة1].
---------http://theses.univ-batna.dz/index.php/theses-en-ligne/doc_details/3939

الزغلول، رافع النصير، و الزغلول، عماد عبد الرحمان. (2009). *علم النفس المعرفي*. دار الشروق للنشر والتوزيع.

المراجع

https://www.alarabimag.com/read/19461-علم-النفس-المعرفي.html

شاكر، مجيد سوسن. (2015). *إضطرابات الشخصية أنماطها قياسها*. دار صفاء للنشر والتوزيع.

الشرقاوي، أنور، محمد. (2003). *علم النفس المعاصر. ط2*. مكتبة الأنجلو مصرية.

عباني، مليكة، وجديد، أحلام، والشايب، محمد الساسي. (2018). الأسلوب المعرفي (التصلب / المرونة) لدى أساتذة التعليم الابتدائي "دراسة ميدانية بمدينة ورقلة" . *مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والجتماعية، 10(3)*، 401-412.
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/133205

عباني، مليكة. (2015). *الأسلوب المعرفي (التصلب / المرونة) وعلاقته بالاتجاه نحو مهنة التدريس "دراسة ميدانية على عينة من معلمي المرحلة الابتدائية بمدينة ورقلة"* [مذكرة ماجستير، جامعة قاصدي مرباح]. Dspace.
https://dspace.univ-ouargla.dz/jspui/bitstream/123456789/8584/3/malika-aabani.pdf

العتوم، يوسف ، عدنان. (2004). *علم النفس المعرفي: النظرية والتطبيق*. دار المسيرة للنشر والتوزيع.
https://bit.ly/3yvSCn8

عـــدودة، صـــليحة. (ســـبتمبر، 2017). اتجاهـــات المـــواطنين نحـــو ســـن قـــوانين ردعيـــة خاصـــة بالمخالفـــات المرتكبـــة فـــي مواكـــب الأعـــراس. *مجلـــة العلـــوم الإنســـانية والإجتماعيـــة، 9*(30)، 147-156.
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/78371

فورار، سارة، وبوطمبن، سمير. (10 جوان،2022). العصابية وعالقتها بأنماط السياقة. *مجملـة علوم اإلنسان والمجتمع*،11(2)، 584-559.
https://www.asjp.cerist.dz/en/article/193348

المراجع

محمود، محمد كريمة ، و محمد، فتحي اسماء. (2021). التفاعل بين نمط التعلم التشاركي والأسلوب المعرفي ببيئة شبكات الويب الاجتماعية وأثره في تنمية مهارات إنتاج المواقع التعليمية والوعي التكنولوجي للطلاب المعلمين. *مجلة البحث العلمي في التربية*، 22(3)، 166–260.
https://jsre.journals.ekb.eg/article_163416.html

مصطفي، ق.(2020). *نايت الحسين: الجزائر سجلت في 2020 أقل حصيلة لحوادث المرور منذ 30 سنة. الحوار*. إسترجع 12 جوان 2022 في:
https://bit.ly/3PzBQu6

منظمة الصحة العالمية. (20 جويليو, 2022). *الإصابات الناجمة عن حوادث المرور*. منظمة الصحة العالمية. تم الاسترداد في 28 سبتمبر 2022 من:
https://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

ميسون، سميرة. (2010). *الأساليب المعرفية وعلاقتها بالميول المهنية لدى متربصي مؤسسات التكوين المهني* [أطروحة دكتوراه ، جامعة منتوري].Dépôt institutionnel de l'universite Freres Mentouri Constantine.
http://archives.umc.edu.dz/bitstream/handle/123456789/858/AMIS3605.pdf?sequence=1

وكالة الأنباء الجزائرية. (10 فيفري، 2020). *حصيلة حوادث الطرقات لـ 2020: الأقل سوءاً منذ ثلاثة عقود. وكالة الانباء الجزائرية*. تم الاسترداد في 28 سبتمبر 2022 من:
https://bit.ly/38IEqgX

يحي باي، ليندة مونية أمال، وغربي، الهادي رحال، وراجية، بن على، وصالحي، حنيفة. (2013). *ملمح السائق الشاب: المعرفي، الانفعالي ، الاتجاهات و السلوكيات المرورية –مشروع بحث وطني–*. BATNA: LPUR.

Adès , J., & Lejoyeux, M. (2004). Conduites de risque[سلوك المخاطرة]. *EMC-Psychiatrie, 1(3*), 201-2015.
https://doi.org/10.1016/j.emcps.2004.03.003

المراجع

Ackerman, B., Abe, J., & Izard, C. (1998). Differential Emotions Theory and Emotional Development.[نظرية الإنفعالات الفارقية والتطور الإنفعالي] In: Mascolo, M.F., Griffin, S. (eds) *What Develops in Emotional Development?. Emotions, Personality, and Psychotherapy*. Springer, Boston, MA . https://doi.org/10.1007/978-1-4899-1939-7_4.

Ahmed, J., Ward, N., Otto, J., & McMahil, A. (2022). How does emotional intelligence predict driving behaviors among non-commercial drivers? [كيف يتنبأ الذكاء العاطفي بسلوكيات القيادة بين السائقين غير التجاريين؟] *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, *85, 38-46.* https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.12.013.

Allen, S., Murphy, K., & Bates, L. (2017). What drives compliance? The effect of deterrence and shame emotions on young drivers' compliance with road laws [ما الذي يدفع الامتثال؟ تأثير مشاعر الردع والعار على امتثال السائقين الشباب لقوانين المرور]. *Policing and Society An International Journal of Research and Policy, 27(8), 1-16.* https://doi.org/10.1080/10439463.2015.1115502, pp. 1-16.

Allinson, C., & Hayes, J. (1996, January 1). The Cognitive Style Index[الأسلوب المعرفي]. *Journal of Managmt Studies, 33(1),* 119-135. https://doi.org/10.1111/j.1467-6486.1996.tb00801.x

Antoine Bailet, j.-M. (2006). *Le volant rend-il fou ?[هل السياقة تجعل الأفراد مجانين]* Paris: Collection « Archipsy ». https://www.cairn.info/revue-l-homme-et-la-societe-2005-1-page-115.htm

Arnett, J., Offer, D., & Fine, M. (1997, January). Reckless driving in adolescence: 'state' and 'trait' factors[القيادة المتهورة في فترة المراهقة: السمة والحالة كعوامل]. *Accident Analysis & Prevention*, 29(1), 57-63. https://doi.org/doi.org/10.1016/S0001-4575(97)87007-8

Assailly, J.-P. (2010). *La psychologie du risque[علم النفس المخاطرة].* PARIS: LAVOISIER.

Assaily, J.-P. (2010). *the psychology of risk[علم النفس المخاطرة].* NEY YORK: NOVA.

Bachoo, S., Bhagwanjee, A., & Govender, K. (2013). The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among post-graduate university students in Durban, South Africa [تأثير الغضب والاندفاع والبحث عن المتعة وإتجاهات السائق على سلوك السياقة المحفوف بالمخاطر بين طلاب الدراسات العليا الجامعيين في ديربان ، جنوب إفريقيا]. *Accident Analysis and Prevention*, 55, 67– 76.

https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.02.021.

Beck, K., Daughters, S., & Ali, B. (2013, March). Hurried driving: Relationship to distress tolerance, driver anger, aggressive and risky driving in college students [القيادة المستعجلة: العلاقة مع تحمل الضغط ، غضب السائق ، السياقة العدوانية والمحفوفة بالمخاطر لدى طلاب الجامعات]. *Accident Analysis & Prevention, 51,* 51-55. https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.10.012.

Benedetto, P. (2008). *Psychologie de la personnalité[علم النفس الشخصية].* Bruxelles: De Boeck Supérieur. https://www.cairn.info/psychologie-de-la-personnalite--9782804156824.htm

Bonino, S., Cattelino, E., & Ciairano, S. (2005). *Adolescents and Risk: Behavior, Functions, and Protective Factors[المراهقون والمخاطر: السلوك والوظائف وعوامل الحماية].* Verlag-Italia: Springer. https://doi:10.1007/88-470-0393-8

Borod, J. (2000). *The Neuropsychology of Emotion[علم النفس العصبي للإنفعالات].* Springer Milano. https://doi.org/10.1007/88-470-0393-8

Brewer, A. (26 Nov,2000). Road rage: What, who, when, where and how? [الهيجان في الطريق: ماذا ومن ومتى وأين وكيف؟] *Transport Reviews*, 20(1), 49-64. https://doi.org/https://doi.org/10.1080/014416400295338.

Cambridge Dictionary. (2022, 07 22). style en anglais[الأسلوب بالإنجليزية]. *in cambridge dictionary*. https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/style

Carey, R., McDermott, D., & Sarma, K. (17 May2013). The Impact of Threat Appeals on Fear Arousal and Driver Behavior: A Meta-Analysis of Experimental Research. *PLoS ONE,* 8(5), 1990–2011. https://*doi:10.1371/journal.pone.0062821*.

Chen, Y., Lee, S., & Huang, C.-R. (2011, December). Automatic Recognition of Emotion based on a Cognitively Motivated Emotion Annotation System [التعرف التلقائي على المشاعر بناءً على نظام شرح الإنفعالات بدافع معرفي]. *Journal of Cognitive Science,* 12(3), 277-296. https://doi.org/DOI: 10.17791/jcs.2011.12.3.279

Chevrier, J., Fortin, G., Leblanc, R., & Théberge, M. (2000, Spring). Le style d'apprentissage : une perspective historique[أسلوب التعلم: منظور تاريخي]. *Éducation et francophonier,* 28(1), 20–46.

https://doi.org/10.7202/1080456ar.

Cools, E., Pauw, A.-S., & Vanderheyden, K. (2011, Aug). Cognitive Styles in an International Perspective: Cross-Validation of the Cognitive Style Indicator (CoSI)[الاساليب المعرفية من منظور دولي: التحقق من صحة مؤشر الاسلوب المعرف] . *Psychological Reports, 109(1)*, 59-72.

https://doi.org/DOI: 10.2466/04.09.11.PR0.109.4.59-72

Cools, E., & Broeck, H. (2007). Development and Validation of the Cognitive Style Indicator[تطوير والتحقق من صحة مؤشر الأسلوب المعرفي]. *The Journal of Psychology,* 141(1), 359–387.
https://doi.org/10.3200/JRLP.141.4.359-388

Corte, C. M., & Sommers, M. S. (2005). Alcohol and risky driving[الكحول والسياقة الخطرة]. *Annual Review of Nursing Research, 23 (1),* 327-362.
https://DOI 10.1891/0739-6686.23.1.327.

Crundall, D., Van Loon, E., & Underwood, G. (2006). Attraction and distraction of attention with roadside advertisements [جذب الانتباه وتشتيت الانتباه نتيجة الإعلانات في جانب الطريق]. *Accident Analysis and Prevention,* 38(4), 671–677.
https://doi:10.1016/j.aap.2005.12.012.

Dahlen, E., Martin, R., Ragan, K., & Kuhlman, M. (2005, March). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving [الغضب في السياقة، البحث عن المتعة ، الاندفاع ، والشعور بالملل في التنبؤ بالسياقة غير الآمنة]. *Accident Analysis and Prevention, 37(2), 341-348.*
https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.10.006

Dani, D. N. (1989). *Scientific Attitude and cognitive styles[الإتجاه العلمي والأساليب المعرفية].* NORTHERN BOOK CENTRE .
https://cutt.ly/VVWJhGR

Danno, M. (2011). *Detection of Dangerous Drivers using the Empathizing-Systemizing theory and the measurement of Driver's Visual Attention Capabilities with Real-time UFOV method* [conferrancce].
[الكشف عن السائقين الخطرين باستخدام نظرية نظام التعاطف وقياس قدرات الانتباه البصري للسائق باستخدام طريقة UFOV في الوقت الفعلي]
24 th ICTCT At: Warsaw Volume: Proceedings SESSION V : RISK ASSESSMENTS / SAFETY ASSESSMENTS.

https://bit.ly/3CIlXNJ

De Ture, M. (2004). Cognitive Style and Self-Efficacy: Predicting Student Success in Online Distance Education [الأسلوب المعرفي والكفاءة الذاتية: توقع نجاح الطالب في التعليم عن بعد عبر الإنترنت]. *American Journal of Distance Education,18(1)*, 21–38. https://doi.org/10.1207/s15389286ajde1801_3

Deffenbacher, J., Lyncg, R., Oetting, E., & Yingling, D. (2001). Driving anger correlates and a test of state-trait theory[إرتباطات الغضب بالسياقة وإختبار نظرية السمة والحالة]. *Personality and Individual Differences* 31(8)*,* 1321-1331. https://doi.org/10.1016/S0191-8869(00)00226-9

Deffenbacher , J., Lynch, R., Filetti, L., Dahlen, E., & Oetting, E. (2003). Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers [الغضب والعدوانية والسلوك المحفوف بالمخاطر والنتائج المرتبطة بالإصطدام في ثلاث مجموعات من السائقين]. *Behaviour Research and Therapy (41)*, 333–349. https://doi: 10.1016/s0005-7967(02)00014-1

Delacre, M., Lakens, D., & Leys, C. (2017, Apr 05). Why Psychologists Should by Default Use Welch's t-test Instead of Student's t-test [لماذا يجب على علماء النفس استخدام اختبار ويلش افتراضيًا بدلاً من اختبار t للطالب]. *International Review of Social Psychology, 30(1)*, 92–101. https://doi.org/10.5334/irsp.82

Demick, J., & Harkins, D. (1999, January). *Role of cognitive style in the driving skills of young, middle-aged, and older adults [دور الأسلوب المعرفي في مهارات السياقة لدى الشباب ومتوسطي العمر وكبار السن].* IATSS Research *Vol.23*, 42-57. Retrieved from https://cutt.ly/CVWJznF

DEN BROECK, H., VANDERHEYDEN, K., & COOLS, E. (2003). Individual Differences In Cognitive Styles: Development, Validation And Cross-Validation Of The Cognitive Style Inventory [الفروق الفردية في الأساليب المعرفية: التطوير والتحقق وإعادة التحقق من الأسلوب المعرفي]. *Vlerick Leuven Gent Working Paper Series* https://cutt.ly/GVWJcjE

Dewberry, C., Juanchich, M., & Narendran, S. (2013). Decision-making competence in everyday life: The roles of general cognitive styles, decision-making styles and personality [كفاءة اتخاذ القرار في الحياة اليومية: أدوار الأساليب المعرفية وأساليب اتخاذ القرار والشخصية]. *Personality and Individual Differences*, 55(7) ,783- 788. https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1016/j.paid.2013.06.012

المراجع

Dubois, N. (2004). l'automobile : un espace vecu comme un autre chez-soi [السيارة:المعاش في فضاء كالمنزل] [*Thèse de Doctorat*, Université Paris X]. HAL theses. https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00004639/document

Dula, C. (2003, March 26). *Validity and Reliability Assessment of a Dangerous Driving Self-Report Measure[الصدق والثبات لمقياس التقرير الذاتي للقيادة الخطرة]*. [thesis of *Doctorat* Virginia Polytechnic Institute and State University]. Virginia Tech. https://vtechworks.lib.vt.edu/bitstream/handle/10919/26606/Dissertation2.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Dula, C., & Geller, E. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research :[المخاطرة، العدوانية، أو الإنفعالية في السياقة: معالجة الحاجة إلى تواصل متسق في البحث]. *Journal of Safety Research*, 34(5), 559 – 566. https://doi.org/doi:10.1016/j.jsr.2003.03.004

Dula, C., & Ballard, M. (2006, July 31). Development and Evaluation of a Measure of Dangerous, Aggressive, Negative Emotional, and Risky Driving [تطوير وتقييم مقياس السياقة الخطرة، العدوانية، بإنفعالات سلبية والسياقة المحفوفة بالمخاطرة]. *Journal of Applied Social Psychology, 33(2),* 263-282. https://doi.org/https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.2003.tb01896.x

Dupont, N. (2014). JEUNESSE(S)[الشباب]. *Presses universitaires de Caen, 46*, 21-34. https://DOI 10.3917/tele.046.0021

Ellison-Potter, P., Bell, P., & Deffenbacher, J. (2006, July 31). The Effects of Trait Driving Anger, Anonymity, and Aggressive Stimuli on Aggressive Driving Behavior[آثار الغضب وعدم الكشف عن الهوية والدوافع العدوانية على سلوك القيادة العدواني]. J*ournal ofApplied Social Psychology,* 31(2), 431-443. https://doi.org/doi.org/10.1111/j.1559-1816.2001.tb00204.x

Fantini-Hauwel, C., Gély-Nargeot, M.-C., & Raffard, S. (2014). *Psychologie et psychopathologie de la personne vieillissante[علم النفس وعلم النفس المرضي للمسنين].* Dunod. https://doi.org/doi-org.sndl1.arn.dz/10.3917/dunod.fanti.2014.01

Ge, Y., Zhang, Q., Zhao, W., Zhang, K., & Qu, W. (2017, May 29). Effects of trait anger, driving anger, and driving experience on dangerous driving behavior: A moderated mediation analysis [تاثير سمة الغضب، الغضب في السياقة، وتجربة السياقة في السياقة الخطرة:دراسة تحليلية]. *Aggressive Behavior*,43(6), 544-552. https://doi.org/DOI: 10.1002/ab.21712

المراجع

Gellman, M. (2020). *Encyclopedia of Behavioral Medicine.* Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-030-39903-0_301731

Green, K. (1985). *COGNITIVE STYLE: A REVIEW OF THE LITERATURE [الأسلوب المعرفي: مراجعة للأدبيات].* Cnicago, IL.: Johnson O'Connor Research Foundation. https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA069435.pdf

Groeger, J. (2001). *UNDERSTANDING DRIVING[فهم السياقة].* Psychology Press Ltd. https://doi.org/10.4324/9780203769942

Guilford, J. (1980). COGNITIVE STYLES: WHAT ARE THEY? [الأساليب المعرفية: ماهي؟]*EDUCATIONAL AND PSYCHOLOGICAL MEASUREMENT*, 40(3), 715-735. https://doi.org/10.1177/001316448004000315

Guns, R. (2015). *La Manipulation du véhicule - B[التحكم في مركبة صنف ب].* The Book Edition. https://bit.ly/3T9VduT

Hatfield, J., & Fernandes, R. (2009). The role of risk-propensity in the risky driving of younger drivers[دور الميل إلى المخاطرة في السياقة المحفوفة بالمخاطر للسائقين الشباب]. *Accident Analysis and Prevention, 41(1), 25-35.* https://doi:10.1016/j.aap.2008.08.023

HOLE, G. (2019). *THE PSYCHOLOGY OF DRIVING[سيكولوجية سلوك السياقة].* New York: Routledge. https://doi.org/10.4324/9781315516530

Houser, J. (2013). *NURSING RESEARCH: READING, USING, AND CREATING EVIDANCE[بحوث التمريض: القراءة والاستخدام وإنشاء الأدلة].* BOSTON: Jones and Bartlett Publishers.

International Transport Forum. (2021). *Road Safety Annual Report 2021: the impact of covid-19 [التقرير السنوي للسلامة المرورية 2021: تأثير covid-19].* Paris.: OECD Publishing. https://bit.ly/3g1eOiN

Ivers, R., Senserrick, T., Boufous, S., Stevenson, M., Chen, H.-Y., Woodward, M., & Norton, R. (2009, September). Novice Drivers' Risky Driving Behavior, Risk Perception, and Crash Risk: Findings From the DRIVE Study

المراجع

[سلوك السياقة المحفوفة بالمخاطر للسائقين المبتدئين ، وإدراك المخاطر ، ومخاطر الاصطدام: نتائج دراسة *American Journal of Public Health, 99(9),* 1638-1644.[DRIVE
https://DOI: 10.2105/AJPH.2008.150367

Iversen, H., & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers [الشخصية والسياقة المحفوفة بالمخاطر والتورط في الحوادث بين السائقين النرويجيين]. *Personality and Individual Differences, 33(8),* 1251–1263. https://doi.org/10.1016/S0191-8869(02)00010-7

Izard, C. (1977). *HUMAN EMOTIONS[الإنفعالات الإنسانية].* New York: Springer Science+Business Media, LLC. https://doi.org/10.1007/978-1-4899-2209-0

Izard, C. (1991). *The psychology of emotions (Emotions, Personality, and Psychotherapy)[علم النفس الإنفعالات (الإنفعالات، الشخصية، والعلاج النفسي)].* Plenum Press. https://bit.ly/3MnLqz1

IZARD, C., & BUECHLER, S. (1980). ASPECTS OF CONSCIOUSNESS AND PERSONALITY IN TERMS OF DIFFERENTIAL EMOTIONS THEORY [جوانب الوعي والشخصية في مصطلحات نظرية الإنفعالات الفارقية]. *Emotion: Theory, Research, and Experience 1: Theories of Emotion*, 165-187. https://DOI:10.1016/B978-0-12-558701-3.50013-2

Izard, C., & Hyson, M. (1986). Shyness as a Discrete Emotion[الخجل كإنفعال منفصل/قاعدي]. *Springer Science+Business Media*, 147-160. https://doi.org/10.1007/978-1-4899-0525-3_12

Izard, C., Libero, D., Putnam, P., & Haynes, O. (1993). Stability of emotion experiences and their relations to traits of personality [ثبات التجربة الإنفعالية وعلاقتها بالسمات في الشخصية]. *Journal of Personality and Social Psychology, 64(5)*, 847-860. https://doi.org/DOI: 10.1037//0022-3514.64.5.847

J. Sternberg, R. (1997). *Thinking Styles[أساليب التفكير].* New York: Cambridge University Press. https://doi.org/10.1017/CBO9780511584152

Jeffrey, D., Le Breton, D., & Levy, J. J. (2005). *Jeunesse a risque, rite et passage [الشباب المخاطر، الطقوس والعبور].* Saint-Nicolas: Les Presse de Luniversite Laval. https://doi.org/10.7202/039377ar

المراجع

Jonah, B., Thiessen, R., & Au-Yeung, E. (September , 2001). *S*ensation seeking, risky driving and behavioral adaptation[البحث عن المتعة، السياقة الخطرة، والسلوك التكيفي]. *Accident Analysis and Prevention*, 33(5), 679–684. https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00085-3

Jonah, B. (1986, August). Accident risk and risk-taking behaviour among young drivers[مخاطر الحوادث وسلوك المخاطرة بين السائقين الشباب]. *Accid. Anal. & Prev, 18(4)*, 255-271. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/0001-4575(86)90041-2

K. T. Strongman. (2003). *The Psychology of Emotion*: *From Everyday Life to Theory(5th Ed)[سيكولوجية الإنفعال: من الحياة اليومية إلى النظرية].* Sussex: John Wiley & Sons Inc. https://www.academia.edu/23028227/The_Psychology_of_Emotions

Kagan, J. (2007). *What Is Emotion? History, Measures, and Meanings [ماهي الإنفعالات؟ التاريخ، القياس، المعنى].* New Haven and London: Yale University Press. https://ps.1lib.vip/book/1051115/6eca79

Karimi, S., Aghabayk, K., & Moridpour, S. (2022, July 22). Impact of driving style, behaviour and anger on crash involvement among Iranian intercity bus drivers [تأثير أسلوب السياقة والسلوك والغضب على التورط في حوادث التصادم بين سائقي الحافلات الإيرانية بين المدن]. *IATSS Research* https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2022.07.003.

Kim , H.-Y. (2013). Statistical notes for clinical researchers: assessing normal distribution using skewness and kurtosis [ملاحظات في الإحصاء لفائدة الأبحاث الإكلينيكية: تقييم التوزيع الطبيعي بالإعتماد على الإلتواء والتفلطح]. *Restorative Dentistry & Endodontics*, 38 (1), 52-54. https://doi.org/10.5395/rde.2013.38.1.52, 52-54.

Klauer, S., Dingus, T., Neale, T., Sudweeks, J., & Ramsey, D. (2006). The impact of driver inattention on near-crash/crash risk: an analysis using the 100-car naturalistic driving study data [تأثير عدم انتباه السائق في مخاطر الاصطدام القريب / الاصطدام: تحليل باستخدام بيانات دراسة القيادة الطبيعية المكونة من 100 سيارة]. Washington: National Highway Traffic Safety Administration. http://hdl.handle.net/10919/55090

Kleinginna, Jr, P., & Kleinginna, A. (1981). A Categorized List of Emotion Definitions, with Suggestions for a Consensual Definition [قائمة مصنفة بتعريفات الإنفعالات ، مع اقتراحات لتعريف توافقي]. *Motivation and Emotion,5(3)*, 263–291.

https://doi.org/10.1007/BF00993889

Kozhevnikov, M. (2007). Cognitive Styles in the Context of Modern Psychology: Toward an Integrated Framework of Cognitive Style [الأساليب المعرفية في سياق علم النفس الحديث: نحو إطار متكامل للأسلوب المعرفي]. *Psychological Bulletin, 133(3), 481-464.* DOI: 10.1037/0033-2909.133.3.464

Laggoun, L. (2015, december). Le Profil Psychosocial Du Conducteur Algérien à Haut Risque[البروفيل النفسي للسائق الجزائري ذو المخاطرة العالية في السياقة]. *Journal El-Bahith in Human and Social Sciences*, 7(21), 241-254. https://www.asjp.cerist.dz/en/article/38938

Lambert, L., & Fleury, t. (1993). Influences De l'âge Et Du Style Cognitif De Conducteurs Sur l'extraction d'information De Panneaux De Signalisation[تأثيرات عمر السائقين والأسلوب المعرفي على استخراج المعلومات من إشارات الطرق]. *Le Travail humain, 56(4), 299-319.* https://www.jstor.org/stable/40659830

Lazarus, R. (1991). *Emotion And Adaptation[الإنفعال والتكيف].* New york: OXFORD UNIVERSITY PRESS. https://www.pdfdrive.com/emotion-and-adaptation-e184972551.html

Le Breton, D. (2017). *Sociologie du risque[سوسولوجيا المخاطرة].* Presses Universitaires de France. https://doi.org/10.3917/puf.lebre.2017.01.

Le Robert. (2022, 07 22). *style*. Récupéré sur Le Robert DICO EN LIGNE: https://dictionnaire.lerobert.com/definition/style

Lemer, J. (2001). Fear, Anger, and Risk[الخوف، الغضب، والمخاطرة]. *Journal of Personality and Social Psychology, 81(1), 146-159.* DOI. 10.1037//O022-3514.81.1.146

Levelt, P. (2003). *Praktijkstudie naar emoties in het verkeer Vragenlijststudie naar kenmerken zoals frequentie, aanleiding en gevolgen voor de veiligheid [دراسة عملية في الانفعالات في استبيان المرور دراسة خصائص مثل التكرار والسبب والعواقب على السلامة].* Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV. https://swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2003-08.pdf

المراجع

Levenson, M. (1990). Risk Taking and Personality[المخاطرة والشخصية]. *Journal of Personality and Social Psychology, 58(6),* ,1073-1080. https:// doi:10.1037/0022-3514.58.6.1073

Liu, Y., Wang, X., & Guo, Y. (2021, april 9). The Moderating Effects of Emotions on the Relationship Between Self-Reported Individual Traits and Actual Risky Driving Behaviors [التأثيرات المعدلة للإنفعالات على العلاقة بين السمات الفردية المبلغ عنها ذاتيًا وسلوكيات القيادة المحفوفة بالمخاطر الفعلية]. *Psychology Research and Behavior Management* , 423-447. https://doi.org/doi: 10.2147/PRBM.S301156

Lu, J., Xie, X., & Zhang, R. (2013, June). Focusing on appraisals: How and why anger and fear influence driving risk perception [التركيز على التقييمات: كيف ولماذا يؤثر الغضب والخوف على إدراك المخاطر]. *Journal of Safety Research Volume 45*, 65-73. https://doi.org/10.1016/j.jsr.2013.01.009,.

Machin, M., & Sankey, K. (2008, March). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour [العلاقات بين السمات الشخصية للسائقين الشباب، إدراك الخطر، وسلوك السياقة]. *Accident Analysis and Prevention, 40(2)*, 541–547. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.08.010

Margaret, C. (2020). *Youth and road safety[الشباب والسلامة المرورية].* Consulté le 25/07/2021 sur https://bit.ly/2WJD6Bf

Martha, C. (2002, mars). Étude du sens des conduites à risque actuelles [دراسة الدلالات الحالية لسلوكيات المخاطر]. *De Boeck Supérieur,*77 , 55-68. DOI 10.3917/soc.077.0055

Mesken, J., P. Hagenzieker, M., Rothengatter, T., & de Waard, D. (2007, November). Frequency, determinants, and consequences of different drivers' emotions: An on-the-road study using self-reports, (observed) behaviour, and physiology [درجة التكرار ومحددات وعواقب إنفعالات السائقين المختلفة: دراسة على الطريق باستخدام التقارير الذاتية والسلوك (الملاحظ) والفيزيولوجيا]. *Transportation Research Part F 10(6)*, 458–475. https://doi.org/ doi:10.1016/j.trf.2007.05.001

Mesken, J. (2006). *Determinants and consequences of drivers' emotions [محددات وعواقب إنفعلات السائقين].* Stichting Wetenschappelijk onderzoek Verkeersveiligheid SWOV https://pure.rug.nl/ws/portalfiles/portal/9807367/c1.pdf

المراجع

Messick, S. (1984). The Nature of Cognitive Styles: Problems and Promise in Educational Practice[طبيعة الأساليب المعرفية: المشاكل والأمال في الممارسة التربوية]. *Educational Psychologist*, 19(2), 59—74. https://doi.org/10.1080/00461528409529283

Meyers, L., Gamst, G., & Guarino, A. (2006). *Applied Multivariate Reseach: Design an interpretation[البحث التطبيقي متعدد المتغيرات: التصميم والتفسير].* SAGE Publications. https://cutt.ly/NVWNesW

Miller, J., Schmidt, L., & Vaillancourt, T. (2008.). Shyness, sociability, and eating problems in a non-clinical sample of female undergraduates [مشاكل الخجل والتواصل الاجتماعي والأكل في عينة غير إكلينيكية من الطالبات الجامعيات].Eating Behaviors, 9(3), 352-359. https://doi.org/10.1016/j.eatbeh.2008.01.001

Moore, S., & Gullone, E. (1996, june). Predicting Adolescent Risk Behavior Using a Personalized Cost-Benefit Analysis [التنبؤ بسلوك مخاطر المراهقين باستخدام تحليل التكلفة والمنافع المخصص]. *Journal of Youth and Adolescence, 25(3),* 343-359. https://doi.org/10.1007/BF01537389

Morris, L., & Mansell, W. (2018, July). A systematic review of the relationship between rigidity/flexibility and transdiagnostic cognitive and behavioral processes that maintain psychopathology [مراجعة منهجية للعلاقة بين الصلابة / المرونة والعمليات المعرفية والسلوكية التي تحافظ على المرض النفسي]. *Journal of Experimental Psychopathology*, 9(3), 1-40. https://doi.org/10.1177/2043808718779431

NHTSA. (2022, may). *Early Estimates of Motor Vehicle Traffic Fatalities and Fatality Rate by Sub-Categories in 2020 (revised) [التقديرات المبكرة ومعدل الوفيات الناتجة من حركة السيارات المرورية حسب الفئات الفرعية في عام 2020 (منقح)]*. National Highway Traffic Safety Administration, Washington, DC. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/813298

N. Saracho, O. (1987). Cognitive styles: Characteristic modes of individuality and diversity[الأساليب المعرفية: الأساليب المميزة للتفرد والتنوع]. *Early Child Development and Care,* 29(2), 81-93. https://doi.org/10.1080/0300443870290201

Neyens, D., & Boyle, L. (2008). The influence of driver distraction on the severity of injuries sustained by teenage drivers and their passengers [تأثير إلهاء السائق على

[درجة خطورة الإصابات التي يتعرض لها المراهقون من السائقين وركابهم]. *Accident Analysis and Prevention, 40(1),* 254–259. https://doi:10.1016/j.aap.2007.06.005.

Niedenthal, P., Gruber, K. S., & Ric, F. (2009). *Comprendre les émotions: perspectives cognitives et psycho-sociales[فهم الإنفعالات: المنظورات المعرفية والنفسية الاجتماعية].* Mardaga editions. https://www.cairn.info/comprendre-les-emotions--9782870099971.htm

Niranjan, S., Gabaldon, J., Hawkins, T., Gupta, V., & McBride, M. (2022, january). The influence of personality and cognitive failures on distracted driving behaviors among young adults[تأثير الشخصية والفشل المعرفي على سلوكيات القيادة المشتتة لدى الشباب]. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 84,313-329. https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.12.001.

Olson, I., Von DerHeide, R., Alm, K., & Vyas, G. (2015, Aug). Development of the uncinate fasciculus: Implications for theory and developmental disorders [تطوير الحزم غير الموحدة: الآثار المترتبة على الاضطرابات النظرية والنمو]. *Developmental Cognitive Neuroscience*, 50-61. https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.dcn.2015.06.003

Oltedal, S., & Rundmo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement [آثار الشخصية والجنس على سلوك السياقة المحفوف بالمخاطر والتورط في الحوادث]. *Safety Science 44(7),* 621–628. doi:10.1016/j.ssci.2005.12.003

Omidi, L., Mousavi, S., Moradi, G., & Taheri, F. (2021, April 19). Traffic climate, driver behaviour and dangerous driving among taxi drivers [المناخ المروري وسلوك السائق والسياقة الخطرة بين سائقي سيارات الأجرة]. *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*, 28(3), 1482-1489. https://doi.org/10.1080/10803548.2021.1903705.

organisation mondiale de la santé. (2022, juin 20). *Accidents de la route[حوادث الطريق].* organisation mondiale de la santé. Récupéré le 17 juillet 2022 sur https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

Oviedo, O. T., & Bridie, S.-P. (2018). The sex disparity in risky driving: A survey of Colombian young drivers [التفاوت بين الجنسين في السياقة المحفوفة بالمخاطر: دراسة استقصائية للسائقين الشباب الكولومبيين] . *Traffic Injury Prevention, 19(1), 9-17.* https://doi.org/10.1080/15389588.2017.1333606.

المراجع

Ozili, P. (2022, June). The Acceptable R-Square in Empirical Modelling for Social Science Research. [مربع ر المقبول في النمذجة لبحوث العلوم الاجتماعية]. *SSRN Electronic Journal*. *DOI: 10.2139/ssrn.4128165*.

Ozkan, T., & Lajunen, T. (2005). Why Are There Sex Differences in Risky Driving? The Relationship Between Sex and Gender-Role on Aggressive Driving, Traffic Offences, and Accident Involvement Among Young Turkish Drivers [لماذا توجد فروق بين الجنسين في السياقة المحفوفة بالمخاطر؟ العلاقة بين الجنس والجندر في السياقة العدوانية ، والمخالفات المرورية ، والتورط في الحوادث بين السائقين الأتراك الشباب]. *AGGRESSIVE BEHAVIOR, 31(1)*, 547–558.
https://doi.org/10.1002/ab.20062

Pace, L. (2012). *Beginning R: An Introduction to Statistical Programming [مدخل لبرنامج R: مقدمة في البرمجة الإحصائية]*. Apress Berkeley, CA.
https://doi.org/https://doi.org/10.1007/978-1-4302-4555-1

Patricia , D., & Arnaud , V. (2008, fevrier). Colère au volant, colère générale et situations de conduite génératrices de colère : une étude par carnet de bord [الغضب أثناء السياقة ، الغضب العام ووضعيات السياقة التي تولد الغضب: دراسة من خلال اليوميات المسجلة]. *Bulletin de psychologie, 494(2)*, 115-129.
https://DOI:10.3917/bupsy.494.0115

Pêcher, C., Lemercier, C., & Cellier, J.-M. (2009, November). Emotions drive attention: Effects on driver's behaviour[الإنفعالات السياقة الإنتباه: تأثيرات في سلوك السائق]. *Safety Science, 47(9),* 1254-1259.
https://doi:10.1016/j.ssci.2009.03.011

Pelsmacker, P., & Janssens, W. (2007, January). The effect of norms, attitudes and habits on speeding behavior: Scale development and model building and estimation[تأثير الأعراف والمواقف والعادات على سلوكيات السرعة: تطوير سلم وبناء نموذج والتقدير]. *Accident Analysis & Prevention*, 39(1), 6-15.
https://doi.org/10.1016/j.aap.2006.05.011.

Pennycook, G., Cheyne, J. A., Seli, P., Koehler, D. J., & Fugelsang, J. A. (2012, Jun). Analytic cognitive style predicts religious and paranormal belief [الأسلوب المعرفي التحليلي تنبؤات بالمعتقدات الدينية والخوارق]. *Cognition,* 123(3), 335-346.
https://DOI: 10.1016/j.cognition.2012.03.003

Philippot, P. (2011). *Émotion et psychothérapie[الإنفعالات والعلاج النفسي].* Bruxel: Mardaga.
https://www.cairn.info/emotion-et-psychotherapie--9782804700720.htm

المراجع

Pompian, M. (2012). *Behavioral Finance and Investor Types: Managing Behavior to Make Better[السلوك التمويلي وأنواع المستثمرين: إدارة السلوك لجعله أفضل].* New John Wiley and Sons, Inc.
https://cutt.ly/xVWN0hj

Qu, W., Ge, Y., Jiang, C., Du, F., & Zhang, K. (2014). The Dula Dangerous Driving Index in China: An investigation of reliability and validity [مؤشر دولا للسياقة الخطرة في الصين: التحقق من الالصدق والثبات]. *Accident Analysis and Prevention 64, 62-68. https://*DOI: 10.1016/j.aap.2013.11.004

Rasch, D., Kubinger, K., & Moder, K. (2011, February). The two-sample t test: pre-testing its assumptions does not pay off [إختبار ت لعينتين مستقلتين: الإختبار المسبق لإفتراضاته لا يؤتي ثماره]. *Stat Papers, 52(1)*, 219-231.
https://doi.org/doi.org/10.1007/s00362-009-0224-x

Reiser, C. (1999). *Reflections on anger woman and man in a changing society.* Westport irland[تأملات في الغضب عند المرأة والرجل في مجتمع متغير.]. Greenwood Publication Group.
https://cutt.ly/cVWMbrs

Rezaeei, N., Ghamari, M., Bazazian, S., & Babakhani, V. (2021, november 8). The Mediating Role of Cognitive Flexibility in Relation with Personality Traits and Driving Behavior[الدور الوسيط للمرونة المعرفية في علاقتها بسمات الشخصية وسلوك السياقة]. *International Journal of Applied Behavioral Sciences, 8(1)*, 1-12.
https://doi.org/10.22037/ijabs.v8i2.31292.

Rhodes, N., Pivik, K., & Sutton, M. (2015, January). Risky driving among young male drivers: The effects of mood and passengers [السياقة المحفوفة بالمخاطر بين السائقين الشباب: تأثيرات الحالة المزاجية والركاب]. *Psychology and Behaviour 28* , 65-76.
https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.11.005

Ric, F., Senkowska, D. E., & Muller, D. (2006). Décider et agir en situations d'exception, à risque et extrêmes [اتخاذ القرار والتصرف في المواقف الاستثنائية والخطيرة والمتطرفة]. *Inflexions,* 199-216.
https://DOI 10.3917/infle.003.0199

Ricard-St-Aubin, J.-S., Philippe, F., Beaulieu-Pelletier, G., & Lecours, S. (2009, mais 22). Validation froncophone de L'Echelle des émotions differentielles IV (EED-IV)[التحقق من النسخة الفرنسي من سلم الإنفعالات الفارقية النسخة الرابعة]. *Revue européenne de psychologie appliquée*, 60(1), 41-53.

https://doi.org/10.1016/j.erap.2009.05.001

Riding, J. R., & Rayner, G. S. (2000). *International Perspectives on Indevidual Differances[وجهات نظر دولية حول الفروق الفردية] (volume 1): Cognitive styles.* Ablex Publishing Corporation.
https://bit.ly/3esT9iN

Roidl, E., Frehse, B., & Höger, R. (2014). Emotional states of drivers and the impact on speed, acceleration and traffic violations—A simulator study [الحالات الإنفعالية للسائقين وتأثيرها على السرعة والتسارع والمخالفات المرورية - دراسة محاكاة]. *Accident Analysis and Prevention 70*, 282–292.
https://doi.org/ http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2014.04.010

Roudet, B. (2012). Qu'est-ce que la jeunesse ?[ماهية الشباب] *Fondation Seligmann « Après-demain » N 24*, 3-4.
https://www.cairn.info/revue-apres-demain-2012-4-page-3.htm

Ruscio, D., Ciceri, R. M., & Biasson, F. (2015, April). How does a collision warning system shape driver's brake response time? The influence of expectancy and automation complacency on real-life emergency braking [كيف يؤثر نظام التحذير من الاصطدام في وقت استجابة فرامل السائق؟ تأثير التوقع والرضا عن الأتمتة على الكبح في حالات الطوارئ الواقعية]. *Accident Analysis & Prevention Volume 77* , 72-81.
https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.01.018

Saklofske, H. D., & Zeidner , M. (1995). *International Handbook of Personality and Intelligence[الكتيب الدولي للشخصية والذكاء].* Springer Science+Business Media, LLC.
https://doi.org/10.1007/978-1-4757-5571-8

Schultz, D., & Schutzl, E. S. (2017). *Theories of personality[نظريات الشخصية](11th ed).* BOSTON: Cengage Learning.
https://www.hzu.edu.in/uploads/2020/9/Theories%20of%20Personality.pdf

Sevi, B., & Shook, N. (2021, July). The relation between disgust sensitivity and risk-taking propensity: A domain specific approach [العلاقة بين حساسية الاشمئزاز والميل إلى المخاطرة: نهج محدد المجال]. *Judgment and Decision Making, 16(4)* , 950–968.
https://journal.sjdm.org/21/210409a/jdm210409a.pdf

Shen, W., Hommel, B., Yuan, Y., Chang, L., & Zhang, W. (2018, Apr 20). Risk-Taking and Creativity: Convergent, but Not Divergent Thinking Is Better in Low-Risk Takers [المخاطرة والإبداع: التفكير المتقارب ، ولكن غير المتشعب هو الأفضل لدى الأشخاص ذوي المخاطر المنخفضة]. *Creativity Research Journal, 30(2),* 224-231.
https://doi.org/10.1080/10400419.2018.1446852

المراجع

Shukri, M., Jones, F., & Conner, M. (2021, JANUARY 5). Work–family conflict and dangerous driving behaviours: The mediating role of affect [الصراع بين العمل والأسرة وسلوكيات القيادة الخطرة: الدور الوسيط للتأثير]. *Stress and Health, 37(4)*, 669-681. https://DOI: 10.1002/smi.3026

de Smet, A. (2008). *Transportation Accident Analysis and Prevention [تحليل حوادث النقل ووقاية].* Nova Science Publishers Inc. https://cutt.ly/jVW1Pei

Spielberger, C. (2004). *Encyclopedia of Applier Psychology[موسوعة علم النفس التطبيقي].* Elsevier. https://bit.ly/3Vh3leT

Steinhauser, K., Leist, F., Maier, K., Miche, V., Pärsch, N., Rigley, P., Wurm , F., Steinhauser, M. (2018). Effects of emotions on driving behavior [تاثيرات الإنفعالات على سلوك السياقة]. *Transportation Research Part F, 59(A)* ,150-163. https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.08.012

Sterenberg, R., & Zhang, L.-f. (2001). *Perspectives on Thinking, Learning, and Cognitive styles[وجهات نظر حول التفكير والتعلم والأساليب المعرفية].* New York: Routledge Taylor and Francis Group. DOI:10.4324/9781410605986

Sternberg, R., & Grigorenko, E. (1997). Are Cognitive Styles Still in Style? [هل الأسالب المعرفية مازالت أساليب]. *American Psychologist, 52(7)*, 700-712. https://DOI:10.1037/0003-066X.52.7.700

Tanglai, W., Chen, C.-F., Rattanapan, C., & Laosee, O. (2022, June). The Effects of Personality and Attitude on Risky Driving Behavior Among Public van Drivers: Hierarchical Modeling [آثار الشخصية والإتجاه على سلوك السياقة المحفوفة بالمخاطر بين سائقي الشاحنات العمومية: النمذجة الهرمية]. *Safety and Health at Work, 13(2)*, 187-191. https://doi.org/doi.org/10.1016/j.shaw.2022.03.005

Taubman - Ben-Ar, O. (2012, March). The effects of positive emotion priming on self-reported reckless driving[آثار الإنفعالات الإيجابية الأولية على القيادة المتهورة المبلغ عنها ذاتيًا]. *Accident Analysis & Prevention Volume 45*, 718-725. https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.09.039.

Tinajero, C., & Paramo, M. (1997). Field dependence-independence and academic achievement: a re-examination of their relationship [الاعتماد/ الإستقلال على المجال

[والتحصيل الأكاديمي: إعادة فحص العلاقة]. *British Journal of Educational Psychology, 67(2)*, 199-212.
https://doi.org/10.1111/j.2044-8279.1997.tb01237.x

TRIMPOP, R. (1994). *The psychology of risk taking behavior[علم النفس سلوك المخاطرة] (1st Ed).* Elsevier Science.
https://www.elsevier.com/books/the-psychology-of-risk-taking-behavior/trimpop/978-0-444-89961-3

Tyagi, V., Hanoch, Y., Hall, S., Runco, M., & Denham, S. (2017, february 03). The Risky Side of Creativity: Domain Specific Risk Taking in Creative Individuals[الجانب المحفوف بالمخاطر من الإبداع: المخاطرة الخاصة بالمجال لدى الأفراد المبتكرين]. *Frontiers in Psychology* , 1-9.
https://doi.org/doi: 10.3389/fpsyg.2017.00145

Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers [الشخصية والإتجاهت وإدراك المخاطر كمؤشرات لسلوك السياقة الخطر بين السائقين الشباب]. *Safety Science, 41(5)*, 427–443.
https://doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7

Underwood, G., Chapman, P., Wright, S., & Crundall, D. (1999). Anger while driving[الغضب أثناء السياقة]. *Tansportation Research Part F 2(1)* , 55-68.
https://doi.org/10.1016/S1369-8478(99)00006-6

Vermeersch, H., & al. (2008). Estradiol, testosterone, differential association and aggressive and non-aggressive risk-taking in adolescent girls [استراديول، التستوستيرون ، الارتباط الفارقي والمخاطرة العدوانية وغير العدوانية لدى الفتيات المراهقات].*Psychoneuroendocrinology 33(7)*, 897-908.
https://DOI: 10.1016/j.psyneuen.2008.03.016

Weber, E., Blais, A.-R., & E. Betz, N. (2002, Augst 1). A Domain-specific Risk-attitude Scale: Measuring Risk Perceptions and Risk Behaviors [سلم الإتجاهت نحو المخاطرة الخاص بالمجال: قياس إدراك المخاطر وسلوكيات المخاطر]. J*ournal of Behavioral Decision Making,*15(4), 263-290. https://doi.org/10.1002/bdm.414
https://DOI:10.1080/13669877.2018.1474244.

Wells-Parke, E., Ceminsky, J., Hallberg, V., Snow, R., Dunaway, G., Guiling, S., Williams, M., Anderson, B. (2002, May). An exploratory study of the relationship between road rage and crash experience in a representative sample of US drivers [دراسة استكشافية للعلاقة بين الهيجان في الطريق وتجربة الاصطدام في عينة ممثلة من السائقين الأمريكيين]. *Accident Analysis & Prevention*, 34(3), 271-278.
https://doi.org/https://doi.org/10.1016/S0001-4575(01)00021-5

المراجع

Whyte, M., & Karolick, D. (1996). *Cognitive Learning Styles And Their Impact On Curriculum Development And Instruction [أساليب التعلم المعرفي وتأثيرها على تطوير المناهج وطرق التدريس].* U.s. department of education. https://eric.ed.gov/?id=ED397846

Willemsen , J., Dula, C., Declercq, F., & Verhaeghe, P. (2008, september 14). Dula Dangerous Driving Index: An investigation of reliability and validity across cultures[مؤشر دولا للسياقة الخطرة: تحقيق في الموثوقية والصلاحية عبر الثقافات]. *Accident Analysis and Prevention 40(2)*, 798-806. https://doi: 10.1016/j.aap.2007.09.019

World Health Organization. (s.d). *Unpacking "risk"["خطر" تفريغ].* Consulté le (2022, June 7) on https://apps.who.int/adolescent/second-decade/section/section_5/level5_5.php

Yang, J., Du, F., Qu, W., Gong, Z., & Sun, X. (2013). Effects of Personality on Risky Driving Behavior and Accident Involvement for Chinese Drivers [تأثيرات الشخصية على سلوك السياقة الخطر والتورط في الحوادث للسائقين الصينيين]. *Traffic Injury Prevention, 14(6)*, 565-571. https://doi.org/doi:10.1080/15389588.2012.748903

Zhang, Q., Qu, W., Ge , Y., Sun, X., & Zhang, K. (2020). The effect of the emotional state on driving performance in a simulated car-following task [تأثير الحالة الإنفعالية على أداء السياقة في محاكاة قيادة السيارة]. *Transportation Research Part F 69,* 349-361. https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.02.004

Zhenhao, Y., Weina , Q., & Yan, G. (2022, november). Trait Anger Cause Risky Driving Behavior by Influencing Executive Function and Hazard Cognition [سمة الغضب تسبب سلوك السياقة الخطر من خلال التاثير على الوظائف التنفيذية وإدراك على الخطر]. *Accident Analysis & Prevention volume 177.* https://doi.org/10.1016/j.aap.2022.106824

Zicat, E., Bennett, J., Chekaluk, E., & Batchelor, J. (2018). Cognitive function and young drivers: The relationship between driving, attitudes, personality and cognition[الوظيفة المعرفية والسائقين الشباب: العلاقة بين السياقة والمواقف والشخصية والإدراك]. *Transportation Research Part F 55* ,341–352. https://doi:10.1016/j.trf.2018.03.013

Zimasa, T., Jamson, S., & Henson, B. (2017, April). Are happy drivers safer drivers? Evidence from hazard response times and eye tracking data [هل السائقين السعداء هم

المراجع

[سائقون أكثر أمانًا؟ أدلة من أوقات الاستجابة للمخاطر وبيانات تتبع العين]. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 46(A),* 14-23. https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.12.005

Zuckerman, M., & Kuhlman, M. (2001, December 25). Personality and Risk-Taking: Common Biosocial Factor[الشخصية والمخاطرة: عامل بيولوجي مشترك]. *Journal of Personality, 68(6)* , 999-1029. https:DOI: 10.1111/1467-6494.00124

الملاحق

ملحق رقم (1) مؤشر دولا للسياقة الخطرة (DI3) النسخة الإنجليزية

Dula Dangerous Driving Index

Notes: Subscale items are denoted as follows: Aggressive Driving = AD; Negative Emotions While Driving = NE; Risky Driving = RD. Participants responded to the items with the following Likert scale: A. Never, B. Rarely, C. Sometimes, D. Often, and E. Always. Participants received the following written directions:

Please answer each of the following items as honestly as possible. Please read each item carefully and then fill in the bubble/circle of the answer you choose on the form. If none of the choices seem to be your ideal answer, then select the answer that comes closest. THERE ARE NO RIGHT OR WRONG ANSWERS. Select your answers quickly and do not spend too much time analyzing your answers. You may change any answer(s) at any time before completing this form. If you do change an answer please erase the previous mark(s) entirely.

1. I drive when I am angry or upset. - NE
2. I lose my temper when driving. - NE
3. I consider the actions of other drivers to be inappropriate or "stupid." - NE
4. I flash my headlights when I am annoyed by another driver. - AD
5. I make rude gestures (e.g., giving "the finger"; yelling curse words) toward drivers who annoy me. - AD
6. I verbally insult drivers who annoy me. - AD
7. I deliberately use my car/truck to block drivers who tailgate me. - AD
8. I would tailgate a driver who annoys me. - AD
9. I "drag race" other drivers at stop lights to get out front. - RD
10. I will illegally pass a car/truck that is going too slowly. – RD
11. I feel it is my right to strike back in some way, if I feel another driver has been aggressive toward me. - AD
12. When I get stuck in a traffic jam I get very irritated. - NE
13. I will race a slow moving train to a railroad crossing. – RD
14. I will weave in and out of slower traffic. – RD

15. I will drive if I am only mildly intoxicated or buzzed. - RD
16. When someone cuts me off, I feel I should punish him/her. - AD
17. I get impatient and/or upset when I fall behind schedule when I am driving. - NE
18. Passengers in my car/truck tell me to calm down. - NE
19. I get irritated when a car/truck in front of me slows down for no reason. - NE
20. I will cross double yellow lines to see if I can pass a slow moving car/truck. - RD
21. I feel it is my right to get where I need to go as quickly as possible. - RD
22. I feel that passive drivers should learn how to drive or stay home. - NE
23. I will drive in the shoulder lane or median to get around a traffic jam. - RD
24. When passing a car/truck on a 2-lane road, I will barely miss on-coming cars. - RD
25. I will drive when I am drunk. - RD
26. I feel that I may lose my temper if I have to confront another driver. - NE
27. I consider myself to be a risk-taker. - RD
28. I feel that most traffic “laws” could be considered as suggestions. - RD

ملحق (2) مؤشر الأسلوب المعرفي Cognitive Style Indicator (CoSI) باللغة الإنجليزية.

Year of birth: 19…
Gender: M F

Please indicate to what extent the following statements typify you. There are 5 possibilities.

1 = typifies me totally not

2 = typifies me rather not

3 = neutral

4 = typifies me rather well

5 = typifies me totally

1	I like much variety in my life.	1	2	3	4	5
2	I study each problem until I inderstand the underlying logic.	1	2	3	4	5
3	I prefer well-prepared meetings with a clear agenda and strict time management.	1	2	3	4	5

.

No.	Statement					
4	I like to contribute to innovative solutions.\	1	2	3	4	5
5	New ideas attract me more than existing solutions.	1	2	3	4	5
6	I make definite engagements and I follow–up meticulously.	1	2	3	4	5
7	I try to avoid routine.	1	2	3	4	5
8	I want to have a full understanding of all problems.	1	2	3	4	5
9	Developing a clear plan is very important to me.	1	2	3	4	5
10	A good task is a well–prepared task.	1	2	3	4	5

أ

11	I prefer to look for creative solutions.	1	2	3	4	5
12	I always want to know what should be done when.	1	2	3	4	5
13	I like to analyze problems.	1	2	3	4	5
14	I like to extend the boundaries.	1	2	3	4	5
15	I make detailed analyses.	1	2	3	4	5
16	I prefer clear structures to do my job.	1	2	3	4	5
17	I am motivated by ongoing innovation.	1	2	3	4	5
18	I like detailed action plans.	1	2	3	4	5

ملحق (3) سلم الانفعالات الفارقية النسخة الرابعة l'Échelle des émotions différentielles IV (EED-IV) النسخة الفرنسي

Rarement ou jamais	Peu souvent	Quelques fois	Souvent	Très souvent
1	2	3	4	5

Dans votre vie de tous les jours, à quelle fréquence :

1. Sentez-vous du regret, vous sentez-vous coupable pour quelque chose que vous avez fait ? [a]	1	2	3	4	5
2. Vous sentez-vous gêné(e), comme si vous ne vouliez pas être vu(e) ?	1	2	3	4	5
3. Vous sentez-vous content(e) de quelque chose ?	1	2	3	4	5
4. Sentez-vous que quelque chose ne sent pas bon, vous laisse un mauvais goût dans la bouche ? [a]	1	2	3	4	5
5. Sentez-vous que vous ne pouvez pas vous endurer ? [a]	1	2	3	4	5
6. Vous sentez-vous embarrassé(e) lorsque quelqu'un vous voit faire une erreur ?	1	2	3	4	5
7. Vous sentez-vous malheureux(se), avez-vous les bleus, avez-vous le moral bas ? [a]	1	2	3	4	5
8. Vous sentez-vous surpris(e), comme lorsque quelque chose d'inattendu arrive soudainement et que vous ne vous y attendiez pas ?	1	2	3	4	5
9. Sentez-vous que quelqu'un est médiocre, qu'il ne vaut pas cher ? [a]	1	2	3	4	5
10. Vous sentez-vous timide, comme si vous vouliez vous cacher ?	1	2	3	4	5
11. Sentez-vous que ce que vous faites ou regardez est intéressant ? [a]	1	2	3	4	5
12. Êtes-vous apeuré(e), inquiet(e), comme si on pouvait vous faire du mal ?	1	2	3	4	5
13. Vous sentez-vous en colère contre quelqu'un ?	1	2	3	4	5
14. Vous sentez-vous en colère contre vous-même ?	1	2	3	4	5
15. Vous sentez-vous heureux(se) ?	1	2	3	4	5
16. Sentez-vous que quelqu'un est bon(ne) à rien ? [a]	1	2	3	4	5
17. Vous sentez-vous très intéressé(e) par ce que vous faites, absorbé(e) par votre tâche ?	1	2	3	4	5
18. Vous sentez-vous étonné(e), comme si vous ne pouviez pas croire ce qui est arrivé, tellement c'est inhabituel ?	1	2	3	4	5
19. Êtes-vous craintif(ve), vous sentez-vous comme si vous étiez en danger, très tendu(e) ?	1	2	3	4	5
20. Avez-vous le goût de crier après quelqu'un ou de frapper sur quelque chose ? [a]	1	2	3	4	5
21. Vous sentez-vous triste et sombre, comme si vous alliez pleurer ?	1	2	3	4	5
22. Vous sentez-vous comme si vous aviez fait quelque chose de mal ?	1	2	3	4	5
23. Vous sentez-vous timide, embarrassé(e) ?	1	2	3	4	5
24. Vous sentez-vous dégoûté(e), comme si quelque chose vous rendait malade ?	1	2	3	4	5
25. Vous sentez-vous joyeux(se), comme si tout allait bien, voyez-vous la vie en rose ?	1	2	3	4	5
26. Avez-vous l'impression que les gens se moquent (ou rient) de vous ?	1	2	3	4	5
27. Avez-vous l'impression que les choses sont tellement pourries qu'elles pourraient vous rendre malade ?	1	2	3	4	5
28. Vous sentez-vous écœuré(e) de vous-même ?	1	2	3	4	5
29. Vous sentez-vous comme si vous étiez meilleur(e) que quelqu'un d'autre ?	1	2	3	4	5
30. Sentez-vous que vous devriez être blâmé(e) de quelque chose ? [a]	1	2	3	4	5
31. Vous sentez-vous comme vous vous sentez lorsque quelque chose d'inattendu arrive ? [a]	1	2	3	4	5
32. Vous sentez-vous alerte, curieux(se), comme excité(e) à propos de quelque chose ?	1	2	3	4	5
33. Vous sentez-vous en colère, irrité(e), mécontent(e) ?	1	2	3	4	5
34. Vous sentez-vous découragé(e), comme si vous n'y arriviez plus, comme si rien n'allait bien ?	1	2	3	4	5
35. Avez-vous peur, êtes-vous tremblant(e), nerveux(se) ?	1	2	3	4	5
36. Avez-vous l'impression que les gens vous regardent toujours lorsque quelque chose va mal ?	1	2	3	4	5

ملحق (4) مقاس الأسلوب العرفي التصلب/ المرونة.

إن هذه الاستمارة موجهة فقط للسائقين ولكل أصناف المركبات.

سيدي /سيدتي أشكركم على مساعدتي لإتمام هذا الجزء المهم من بحثي.

ليكن في علمكم أن كل الإجابات لن تستخدم إلا للبحث العلمي وفقط.

تعليمات وتوجيهات عامة

- يمكنكم إكمال الاستمارة على مراحل.

-الرجاء الإجابة على كل بند من البنود التالية بأمانة قدر الإمكان.

- يرجى قراءة كل بند بعناية ثم ملئ المكان المخصص للإجابة التي تختارها في النموذج.

- إذا لم يكن أي من الخيارات هو إجابتك المثالية، فحدد الإجابة الأقرب وتذكر أنه لا توجد اجابات صحيحة أو خاطئة.

- حدد إجاباتك بسرعة ولا تنفق الكثير من الوقت في تحليل إجاباتك.

- النموذج الذي بين يديكم يتكون من 4 استمارات ويمكنك إتمامه على فترات زمنية متقطعة.

- عند الانتهاء، يرجى نشر نسخة من الاستمارة على أكبر قدر من الأصدقاء والمعارف.

مساعدتكم أساسية لنجاح هذا المشروع العلمي فشكرا لكم مسبقا .
يمكنكم ترك ملاحظاتكم في أخر الاستمارة .

الجنس: ذكر ☐ أنثى ☐ الولاية: السن:

المستوى التعليمي : ابتدائي ☐ متوسط ☐ ثانوي ☐ جامعي ☐

الحالة الاجتماعية : أعزب/ عزباء ☐ متزوج(ة) ☐ مطلق(ة) ☐ أرمل (ة) ☐

الاستمارة الأولى: عدد العبارات 45عبارة .

فيما يلي مجموعة من العبارات التي تصف بعض المواقف الحياتية التي قد تقابلك، يرجى منك الإجابة على كل العبارات، وتذكر أنه لا توجد عبارات صحيحة أو خاطئة، فالإجابة الصحيحة هي التي تنطبق عليك. الإجابة تتراوح بين :

العبارات	لا تنطبق أبدا	تنطبق نادرا	تنطبق أحيانا	تنطبق غالبا	تنطبق دائما
1. أدافع عن وجه نظري أمام الاخرين حتى ولو كانت خاطئة.					
2. لا يهمني إن خالفني أحد في الرأي ما دمت على صواب.					
3. أجد صعوبة في تغيير عاداتي اليومية.					
4. أبذل قصارى جهدي لأقنع الاخرين برأيي					
5. أحرص على جعل الاخرين يفهمون أفكاري.					
6. يصعب على تقبل أراء الاخرين بسهولة.					
7. إن أضاع أحد زملائي كتاب أعرته إياه، يجب ان يسدد لي ثمنه.					
8. لا يمكنني تغيير أرائي في الناس الذين أخطأوا في حقي.					
9. يزعجني عدم قبول الاخرين لأفكاري.					
10. لا يمكنني تجاوز أخطاء الاخرين بسهولة					
11. لا أغير وجهات نظري عن الناس مهما حدث.					
12. أحافظ على عاداتي اليومية مهما انتقدني فيها الاخرون.					
13. أعمل على السيطرة على الاخرين.					
14. أعمل على تبني الأخرين لأفكاري					
15. لا أستطيع الالتحاق بتخصص / تكوين وأنا اميل إلى غيره					
16. لا أحاول سماع أراء الاخرين قبل اتخاذ قرار ما.					
17. أمتلك أفكارا تمكنني من السيطرة على الاخرين.					
18. لا أحتاج لفهم كل ما يقوله الاخرين.					
19. أفضل الخروج في رحلات مع أصدقائي.					
20. يصعب علي النقاش مع أشخاص يخالفونني الرأي.					
21. لا يمكنني تغيير أفكاري حتى وإن اكتشفت ان وجهات نظر الأخرين صائبة.					
22. أتمسك برأيي وإن كان مرفوضا من طرف الاخرين.					
23. أنفعل عندما يحاول أحدهم تغيير أفكاري.					

24.لا يمكنني التأقلم مع أي تكوين/ تخصص يوجهونني إليه					
25.أرفض تغيير العادات والتقاليد السائدة في المجتمع.					
26.لا أحرص على تلقي المزيد من المعلومات والأراء المختلفة.					
27.ليس من الضرورة أن يشاركني الأخرون أفكاري حتى أتأكد من صحتها.					
28.إذا أتيحت لي فرصة القصاص من شخص أساء إلى فلن اتردد.					
29.أرفض قبول الأشياء غير المألوفة في المجتمع					
30.أجد صعوبة في الصفح عمن أساء إلى.					
31.أجد صعوبة في نسيان إساءات الغير ولو اعتذروا.					
32.لا يهمني البحث عن طرق جديدة لتنظيم حياتي.					
33.أفكر كثيرا في عواقب رفض بعض الأعراف الاجتماعية.					
34.أرفض كل ما هو جديد في نظر الاخرين.					
35.أجالس من يشبهونني في الأفكار والأراء.					
36.أحافظ على أسلوب واحد أثناء تعاملي مع الاخرين					
37.أحرص على تنفيذ أفكاري مهما كانت.					
38.الشخص الذي ينتقدني يعاني من نقص ما في شخصيته.					
39.إن تسامحت مع أخطاء الأخرين معي فلن أجني إلا الضعف.					
40.لا أشترك في النشاطات الرياضية أو الترفيهية إلا مع من أتوافق معهم.					
41.لا أستمتع عند الخروج للرحلات مع الغرباء.					
42.لا اتراجع إذا اصدرت حكما على شخص ما.					
43.احرص على ان يكون نظام حياتي هو نفسه دائما					
44.إذا أساء إلى أحد زملائي فسيلقى عقابه					
45.لا اتحمل النقد الموجه إلى.					

ملحق رقم(5) مقياس الانفعالات الفارقية المستعمل في الدراسة

الاستمارة الثانية: عدد العبارات 36 عبارة.

في حياتك اليومية قد تمر بوضعيات تثير جملة من المشاعر، تجد بعضها في البنود المذكورة أدناه.

العبارات	دائما	كثيرا	متوسط	قليلا	أبدا
1. هل تشعر بالندم، تشعر بالذنب لشيء ما فعلته في حياتك؟					
2. هل تشعر بالحرج، كما لو كنت تريد ألا يراك الأخرون؟					
3. هل تشعر بالفرح بشيء ما؟					
4. هل تشعر وكان شيئًا ليس على ما يرام، يترك ذوقا سيئًا في فمك؟					
5. هل تشعر أنك لا تتحمل نفسك ولا تطيقها؟					
6. هل تشعر بالحرج عندما يرى شخص ما أنك ارتكبت خطأ ما أو زلة؟					
7. هل تشعر بالتعاسة والحزن، وأن معنوياتك منخفضة.؟					
8. هل تشعر أنك متفاجئ مثلما يكون عند حدوث أمر مباغت وغير متوقع؟					
9. هل تشعر ان أحدهم رديء وقيمته متدنية؟					
10. هل تشعر بالخجل إلى درجة أنك تريد الاختباء؟					
11. هل تشعر أن ما تقوم به أو ما تشاهده مثير للاهتمام؟					
12. هل تشعر بالخوف والقلق وكأن هناك من يريد إيذاءك					
13. هل تشعر بالغضب من شخص ما؟					
14. هل تشعر بأنك غاضب من نفسك؟					
15. هل تشعر أنك سعيد(ة)؟					
16. هل تشعر أن أحدهم لا يصلح لشيء؟					
17. هل تشعر أنك مهتم بما تفعل، ومنغمس بما تقوم به؟					
18. هل تشعر بالذهول، وكأنك لا تستطيع تصديق ما حدث لأنه غير مألوف؟					
19. هل أنت متخوف وكأنك في خطر، متوتر جدا؟					
20. هل تشعر كما لو أنك تريد الصراخ على شخص ما أو ضرب شيء ما؟					
21. هل تشعر بالحزن والكأبة، وكأنك ستبكي؟					
22. هل تشعر وكأنك فعلت شيئا سيئا؟					
23. هل تشعر بالخجل، بالإرباك؟					
24. هل تشعر بالاشمئزاز والتقزز، لدرجة المرض؟					

25.هل تشعر بالبهجة، وكأن كل شيء على ما يرام، ترى الحياة جميلة؟					
26.هل تشعر أن الناس يسخرون ويستهزؤون منك؟					
27.هل تشعر أن الأمور بلغت حدا من العفن لدرجة قد تصيبك بالمرض؟					
28.هل تشعر بالاشمئزاز من نفسك؟					
29.هل تشعر أنك أفضل من شخص أخر؟					
30.هل تشعر أنك تستحق التوبيخ لشيء ما؟					
31.هل تشعر وكان شيئا غير متوقع يحدث؟					
32.هل تشعر بالفضول والإثارة حول موضوع ما؟					
33.هل تشعر بالغضب، الهيجان، بأنك غير راض؟					
34.هل تحس بالإحباط، كأنك لن تصل لمبتغاك أبدا، وأن لا شيء على ما يرام؟					
35.هل تشعر بالخوف؟					
36.إذا ساءت الأمور، هل تشعر أن الأخرون ينظرون إليك ويراقبونك					

ملحق رقم (6) مؤشر دولا للسياقة الخطرة

الاستمارة الثالثة وما قبل الأخيرة: عدد العبارات 31 عبارة.

ما هو عدد مرات استعمالك للسيارة أسبوعيا: مرة أسبوعيا ☐ مرتين ☐ عدة مرات ☐

سنوات السياقة: أقل من سنتين ☐ أقل من 5سنوات ☐ من 6إل 10 ☐ أكثر من 10 ☐

أثناء عملية السياقة:

العبارات	كثيرا جدا	كثيرا	متوسط	أحيانا	نادرا
1. أقود عندما أكون غاضبًا أو مستاءً					
2. أفقد أعصابي عند القيادة					
3. أعتبر أن أفعال السائقين الآخرين غير مناسبة أو "غبية					
4. أشعل الأضواء الامامية للسيارة عندما يزعجني سائق أخر					
5. أقوم بتصرفات فضة وخشنة كإظهار الاصبع او سب وشتم السائقين الذين يضايقونني					
6. أتعمد استخدام مركبتي لعرقلة /إغلاق الطريق ومنع مرور السائقين الذين يزعجونني					
7. إذا كان سائق آخر يهدد سلامتي، سأدافع عن نفسي					
8. ألاحق وألتصق بخلف سيارة السائق الذي يزعجني					
9. أثناء توقفي عند الإشارة الحمراء، أسعى للخروج أولا وقبل السائق الذي يكون بجانبي					
10.أسب وأشتم شفهيا السائقين المزعجين					
11.أتجاوز بطريقة غير قانونية أي مركبة تسير ببطيء شديد					
12.أشعر أنه من الواجب أن أرد الصاع صاعين في حال كان أي سائق عدواني تجاهي.					
13.عندما أعلق في ازدحام مروري، أشعر بالغضب الشديد					
14.سأسابق قطار يسر ببطيء شديد للمرور قبله عند تقاطع السكة الحديدية					
15.في حركة السير البطيئة، أتجاوز يمينا ويسارا للمرور بسرعة					
16.إذا كنت تعبا أو نعسانا قليلا ومازلت واعيا سأقود					
17.إذا أخذت أولويتي بغير حق أشعر أنه يجب أن أعاقب الفاعل					
18.أشعر بفقدان الصبر والغضب إذا تأخرت عن موعدي المحدد وأنا أقود					

19.يخبرني من يركب معي في السيارة بضرورة ان اهدأ					
20.أشعر بالغضب عند تتباطأ مركبة أمامي دون سبب					
21.سأتخطى الخط المستمر لمعرفة ما إذا كان بإمكاني تجاوز مركبة بطيئة الحركة					
22.أشعر انه من حقي الوصول أين أريد وبالسرعة التي أريدها					
23.انا سائق عدواني					
24.أشعر أن السائقين السلبيين يجب أن يتعلموا كيفية القيادة أو البقاء في المنزل					
25.أحتفظ بسلاح في سيارتي					
26.سأقود سيارتي في ممر الطوارئ أو وسط الطريق لأتفادى زحمة السير					
27.يمكنني تجاوز المركبة التي امامي بسرعة واتفادى المركبة القادمة بسنتميترات					
28.سوف أقود وأنا في حالة سكر					
29.أشعر بأنني قد أفقد أعصابي إذا كان على مواجهة سائق آخر					
30.أعتبر نفسي مخاطرا محترفا					
31.أشعر أن معظم "قوانين" المرور يمكن اعتبارها اقتراحات. يمكن تجاوزه					

ملحق رقم(7) مؤشر الأسلوب المعرفي CoSi المترجم.

الاستمارة الأخيرة: عدد الفقرات 18 فقرة .

الرجاء إيضاح إلى أي مدى تصفك هذه العبارات.

العبارات	لاتصفني إطلاقا	لا تصفني	لا أعلم	تصفني نوعا ما	تصفني تماما
1- أفضل الاختلاف والتنوع في حياتي					
2- أدرس كل مشكل حتى أفهم خباياه ومنطقه					
3- أفضل الاجتماعات المعدة بدقة وفق جدول أعمال واضح وصرامة في التوقيت.					
4- أحب المشاركة في الحلول المبتكرة					
5- تجذبني الأفكار الجديدة أكثر من الحلول الموجودة والمعدة سابقا					
6- أقوم بتحديد التزاماتي وأنفذها بدقة وعناية					
- أحاول تجنب الروتين					
8- أرغب في أن يكون عندي مفهوم شامل لكل جوانب المشاكلات					
9- وضع خطة واضحة مهم جدا بالنسبة لي					
10- المهمة الجيدة هي مهمة معد لها بعناية					
11- أفضل البحث عن حلول مبدعة					
12- أريد دائما معرفة ما الذي يجب عمله ومتى					
13- أحب تحليل المشكلات					
14- أحب توسيع الحدود والأفاق					
15- أقوم بوضع تحليلات دقيقة ومفصلة					
16- أفضل القيام بعملي وفق إطار واضح					
17- أحس بالحماس والدافعية للقيام بالمزيد أثناء القيام بمهمة مبتكرة أو فكرة جديدة.					
18- أفضل المهام/ الأعمال المعدة وفق خطط مفصلة.					